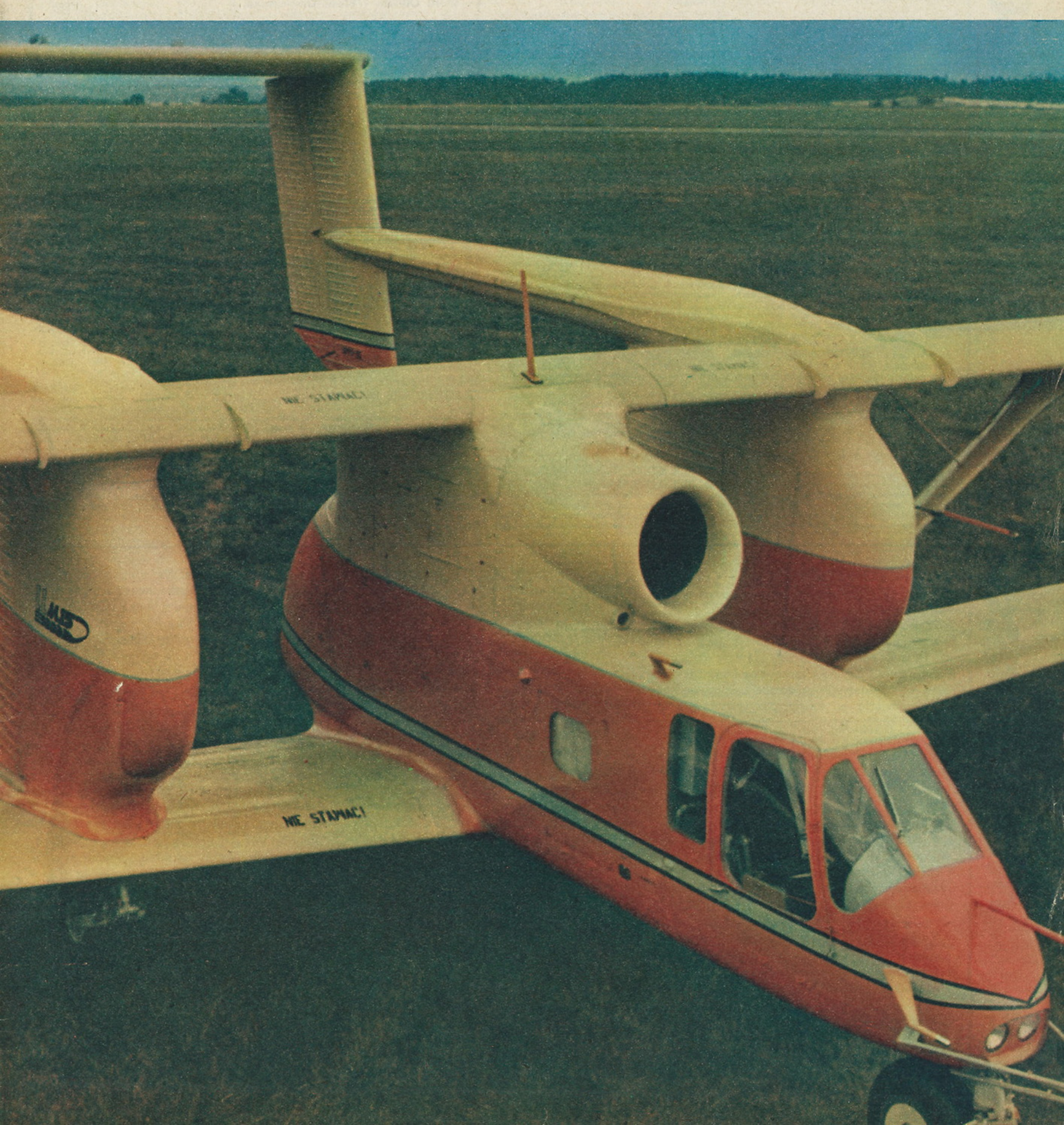
TYGODNIK • 17. 04. 1977

CENA 3 ZŁ

16 SKRZYDLATA POLSKA

1345



z lotu po kraju

ROZMOWY MINISTRA PRZEMYSŁU MASZYNOWEGO W MOSKWIE

Minister Przemysłu Maszynowego **Aleksander Kopeć** przebywał w Związku Radzieckim, gdzie spotkał się w dniach 29–30 marca w Moskwie z ministrem Lotnictwa Cywilnego ZSRR **Borysem Bugajewem** i pierwszym zastępcą ministra Przemysłu Lotniczego ZSRR — **Wasilem Kozakowem.** Tematem rozmów były problemy dotyczące dalszego rozwoju polsko-radzieckiej współpracy w przemyśle lotniczym.

RADZIECKI KOSMONAUTA WIKTOR GORBATKO W POLSCE

Z okazji Dni Radzieckiej Nauki i Techniki przebywała w Polsce delegacja rządowa ZSRR. W skład delegacji wchodził m.in. radziecki lotnik-kosmonauta — pułkownik **Wiktor Gorbatko.**

XIX KONFERENCJA BEZPIECZEŃSTWA LOTÓW LOTNICTWA SIŁ ZBROJNYCH

W Wojskowym Instytucie Medycyny Lotniczej w Warszawie odbyła się 5 kwietnia br. XIX Konferencja Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Sił Zbrojnych. Przeanalizowano na niej podstawowe uwarunkowania składające się na bezpieczeństwo wykonywania zadań w powietrzu. W konferencji zorganizowanej przez Dowództwo Wojsk Lotniczych wzięli m.in. udział przedstawiciele jednostek Wojsk Lotniczych, Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, Marynarki Wojennej, akademii wojskowych i wyższych szkół oficerskich oraz niektórych placówek naukowo-badawczych wojska.

SYMPOZJUM KOSMONAUTYCZNE W ZIELONEJ GÓRZE

W Wyższej Szkole Inżynierskiej im. Jurija Gagarina w Zielonej Górze odbyło się 5 kwietnia sympozjum naukowe, poświęcone radzieckim osiągnięciom w podboju Kosmosu. Polscy i radzieccy specjaliści mówili na sympozjum o perspektywach badań przestrzeni kosmicznej, zapoznali słuchaczy z wybranymi zagadnieniami programu „Interkosmos", bioastronautyki oraz badaniami planet Układu Słonecznego.

W sympozjum, które zakończyło się projekcją filmu pt. „Uścisk dłoni w Kosmosie", brali m.in. udział: dyrektor Instytutu Badań Kosmicznych prof. **Roald Sagdiejew** oraz lotnik-kosmonauta płk **Wiktor Gorbatko.**

DZIELNI LUDZIE Z WOJSK OPK

W sali tradycji Wojsk Obrony Powietrznej Kraju w Warszawie odbyło się spotkanie dowódcy Wojsk OPK gen. bryg. **Longina Łozowickiego,** jego zastępcy d/s politycznych gen. bryg. **Jana Cieślika** i sekretarza Komitetu Partyjnego PZPR WOPK płk. mgr. **Jana Zduna,** z żołnierzami Wojsk OPK, którzy w różnych sytuacjach wyróżnili się odwagą i szlachetnymi czynami. Byli wśród nich m.in.: mjr pil. **Eugeniusz Janczewski,** chor. **Marek Skotnicki,** sierż. sztab. **Krzysztof Kowalczyk,** st. sierż. **Ziemowit Żołądek,** sierż. **Zbigniew Golec,** st. kpr. **Stanisław Jurjewicz,** kpr. **Andrzej Jastrzębski,** kpr. **Adam Chłopecki,** kpr. **Bogdan Paczkowski,** szer. **Adam Płaza.** Na spotkaniu wyrażono im uznanie i podziękowanie. Rozkazem dowódcy Wojsk OPK wyróżnieni zostali białą bronią boczną i nagrodami rzeczowymi, otrzymali również listy gratulacyjne.

MIĘDZYNARODOWE ZAWODY LOTNI W ZAKOPANEM

W dniach 1–4 kwietnia br. rozegrano na stokach Nosala w Zakopanem międzynarodowe zawody lotni. Startowało 66 zawodników z Czechosłowacji, Polski, RFN i Węgier.

W klasie standard najlepsi okazali się Polacy: **Józef Gigoń** (długość lotu) i **Andrzej Kusiński** (celność lądowania); w klasie otwartej triumfowali Węgrzy: **Attila Czudor** (długość lotu) i **Ferenc Kiss** (celność lądowania). Węgier Czudor był rewelacją imprezy, ustanowił 4 kwietnia rekord zawodów oraz stoku Nosal w długotrwałości lotu na lotni. Utrzymał się on w powietrzu przez 16 minut 40,9 s. Drugi czas osiągnął Polak — **Rafał Gargas** (Nowy Sącz) — 10 minut i 32,8 s.

Nasi reprezentanci spisali się na zawodach dobrze, wywalczyli w Zakopanem 2 pierwsze i 3 drugie miejsca. Obszerniej o zakopiańskiej imprezie lotniarskiej napiszemy w następnych numerach.

DRUGI ŚMIGŁOWIEC SANITARNY DLA ZIELONEJ GÓRY

Urząd Wojewódzki w Zielonej Górze zakupił dla tamtejszego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego drugi śmigłowiec typu Mi-2. Przyczyni się on do zwiększenia operatywności zielonogórskiego zespołu pogotowia lotniczego, zwłaszcza w trudnych warunkach terenowych.

OPERACJA ŚMIGŁOWCOWA „INSTALU" NA WYBRZEŻU GDAŃSKIM

Dwa śmigłowce Mi-2 i Mi-6A nasielskiego przedsiębiorstwa „Instal" przeprowadziły w końcu marca br. trudną operację przetransportowania drogą napowietrzną wyprodukowanej i zmontowanej w Stoczni Gdańskiej 30-metrowej wieży meteorologicznej. Konstrukcja ta przeniesiona została przez śmigłowce na cypel Półwyspu Helskiego i tam ustawiona.

ZESPÓŁ SZKÓŁ IMIENIA GAGARINA W BIELSKU-BIAŁEJ

Imię pierwszego kosmonauty świata — Jurija Gagarina nadano zespołowi szkół zawodowych Fabryki Maszyn i Motoreduktorów „Indukta" w Bielsku-Białej. Odsłonięto tablicę poświęconą pamięci J. Gagarina. Za wybitne osiągnięcia w kształceniu kadr dla przemysłu zespół szkół „Indukty" odznaczony też został Medalem Komisji Edukacji Narodowej.

POLSKIE ODZNACZENIA DLA RADZIECKICH KONSTRUKTORÓW LOTNICZYCH

W uznaniu zasług dla rozwoju polskiego przemysłu lotniczego i polskiej komunikacji lotniczej oraz współpracy w tej dziedzinie między Polską a Związkiem Radzieckim, Rada Państwa PRL przyznała kilku wybitnym specjalistom Kraju Rad złote odznaki Orderu Zasługi.

Otrzymali je: **Henryk Nowożyłow** — generalny konstruktor biura konstrukcyjnego „Iliuszyna", **Marat Tiszczenko** — główny konstruktor zakładów śmigłowcowych im. M. Milla, **Władimir Bogdanow** — dyrektor zjednoczenia „Awiazagranpostawka" oraz dyrektorzy i główni inżynierowie współdziałających z polskim przemysłem kazańskich, kijowskich i zaporożskich zakładów lotniczych: **Gienadij Fomin, Wasil Oleszko i Wasil Omelczenko.**

W obecności ministra Przemysłu Maszynowego, **Aleksandra Kopcia,** aktu dekoracji dokonał 30 marca w Moskwie ambasador **Zenon Nowak.**

NOWE WŁADZE LOTNICZEGO KOŁA ZBOWID OCHOTA-POŁUDNIE

27 marca br. odbyło się zebranie sprawozdawczo-wyborcze lotniczego Koła ZBoWiD Ochota-Południe w Warszawie. W toku obrad podsumowano dotychczasową owocną działalność Koła, ustalono zadania w dalszej pracy i wybrano nowe władze. Wyrażono serdeczne podziękowanie ustępującemu zarządowi, którego prezesem był płk rez. pil. **Witold Łokuciewski.** Nowym prezesem zarządu został płk dr **Henryk Klimek,** a sekretarzem — **W. Paszkowski.**

40-LECIE SŁUŻBY W LOTNICTWIE POLSKIM

Z dniem 31 marca br., po 40 latach pracy w służbie polskich skrzydeł, z czego 30 w lotnictwie komunikacyjnym, przeszedł na emeryturę **Jan Henryk Janczak,** długoletni kontroler ruchu lotniczego i nawigator naziemia PLL LOT oraz Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych. W latach 1937–1939 J. H. Janczak pełnił służbę wojskową w 1 Pułku Lotniczym, a w czasie II wojny światowej należał do personelu latającego Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii, jako strzelec-radiotelegrafista pokładowy 300 Dywizjonu Bombowego Ziemi Mazowieckiej i radioobserwator 307 Nocnego Dywizjonu Myśliwskiego Lwowskiego. Jest on również autorem książki pt. „Podcięte skrzydła".

WYDAWNICTWA

OSIĄGNIĘCIA RADZIECKIEJ NAUKI I TECHNIKI. Katalog z wystaw w Warszawie i Katowicach, przygotowany i wydany przez Wydawnictwa Komunikacji i Łączności w ciągu 2 miesięcy, na podstawie materiałów otrzymanych z ministerstw i zjednoczeń przemysłu ZSRR — uczestników wystawy. Katalog spełnia rolę przewodnika i informatora na wielkich wystawach zorganizowanych z okazji „Dni Radzieckiej Nauki i Techniki" w Polsce. Format 240 x 199 mm, stron 240 + 4 str. okładki (lakierowane), cena 50 zł, nakład 26 000 + 350 egz. Warszawa — kwiecień 1977.

ZMARŁ

1 kwietnia 1977, w wieku 73 lat, **KAZIMIERZ CHORZEWSKI,** wybitny pilot sportowy dwudziestolecia międzywojennego, oblatywacz samolotów RWD, długoletni pracownik PLL LOT, Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych; w czasie okupacji żołnierz AK i więzień hitlerowskich obozów koncentracyjnych; długoletni działacz i członek władz Klubu Seniorów Lotnictwa Aeroklubu PRL, autor książki wspomnieniowej „Z dawnych lotów" (1975), odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, odznaką Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego.

na horyzoncie

LOTNICZO-KOSMICZNE EMOCJE TV

Z początkiem kwietnia otrzymaliśmy w telewizji niezłą porcję lotnictwa i kosmonautyki. Były także lotnie z zawodów w Zakopanem, nawet latające talerze oraz Edward Makula w popularnej „siódemce". Sprawcą tego, oczywiście w sensie pozytywnym, było w większości popularne Studio-2, którego realizatorzy — jak sądzę — mają dużo sympatii dla lotnictwa. Było więc co oglądać na małym ekranie i do tego, według gustów i zainteresowań, prawie dla każdego coś miłego.

Największe zainteresowanie wzbudziły chyba dwa filmy: kolejny odcinek amerykańskiego serialu fantastycznego „Cosmos 1999" i radziecki film dokumentalny „Uścisk dłoni w Kosmosie", o wspólnym locie radziecko-amerykańskim „Sojuz-Apollo" w 1975 r.

Pierwszy film fantastyczno-naukowy, którego akcja toczy się na nieznanych orbitach wszechświata, jest pełen grozy ,tajemniczości i katastrof, ma pobudzać naszą wyobraźnię. Nie wiemy co sądzą o nim Czytelnicy. Na pewno wart jest obejrzenia. Ma dość interesującą, wydumaną akcję fabularną, technicznie jest poprawny, chociaż ludzie w nim występujący są zbyt eleganccy, układni, jak na dramatyczne przeżycia w Kosmosie.

Bardzo dobrze się stało, że telewizja pokazała radziecki film o locie „Sojuz-Apollo". Wprawdzie wiemy o nim już wszystko lub prawie wszystko, z bezpośrednich transmisji i kronik filmowych, to jednak tym razem ten wielki eksperyment kosmiczny naszych czasów, prezentowany na filmie chronologicznie, dostarcza nie mało emocji, dając niezapomniane wrażenia. Film ten wyszedł naprzeciw obchodzonym obecnie u nas Dniom Radzieckiej Nauki i Techniki i jest teraz demonstrowany również w różnych miastach kraju.

Z orbity zainteresowań nie zeszły również latające talerze, o których pisaliśmy i my swego czasu. Słyszało się już różne wersje na ten temat. Sądzić należy, że dzieje tych w dalszym ciągu tajemniczych, niesłychanie interesujących zjawisk, dokumenty fotograficzne i opinie uczonych, zainteresowały wielu telewidzów, chociaż nie rozstrzygnęły, bo rozstrzygnąć nie mogły, wielu na ten temat jeszcze wątpliwości. W każdym razie program był ciekawy, co z uznaniem zapisać trzeba na konto red. Konarzewskiej.

Cieszy, że telewizja zainteresowała się szerzej lotniami. 15-minutowy film z zawodów w Zakopanem — „Ikar 77" — był tylko migawkowy, mało mówiący o samej imprezie. Doskonałe za to były zdjęcia latających lotni, urzekały pięknem i nastrajały romantycznie, a sprzyjał temu szczególnie bardzo dobry podkład muzyczny. Nie ulega wątpliwości, że film zjednał dla tego nowego i jakże pięknego sportu co najmniej setki nowych zwolenników. Red. Mikołajczyk zapowiedział, że następne majowe Studio-2 będzie z Nowego Sącza i że też będzie co nieco o lotniach, bo tam przecież dużo latają.

Nasz znakomity pilot Edward Makula wystąpił w tym samym prawie czasie w młodzieżowej „siódemce", przed „Wieczorem z dziennikiem". Znamy go i wiemy jak swobodnie i ze swadą gawędzi. Rozmowa z nim, a mówił głównie o początkach swej kariery lotniczej, kiedy był nastolatkiem — była niezwykle ujmująca. Makula mówił o sobie szczerze, prawdziwie, dając ze swych wspomnień lat młodzieńczych jakże wiele wskazówek współczesnym nastolatkom, marzącym o lataniu. Wielce to pouczająca lekcja i rzetelna propaganda lotnictwa. Można mieć nadzieję, że popularna „siódemka" zaprezentuje również innych naszych sławnych lotników.

Nazajutrz, w niedzielę, w programie II TV był wrocławski „Magazyn lotniczy". Warto by o nim też szerzej napisać, ale zrobimy to już przy innej okazji.

Ikarus

z lotu po świecie

■ W Belgii powstało nowe towarzystwo transportu lotniczego TASI (Transactions Air Service International). Portem macierzystym TASI będzie lotnisko w Bierset. Park samolotów tworzą na razie cztery radzieckie Jak-40, które przeznaczono do transportu towarów na średnie odległości. Nowe towarzystwo dysponuje 32-osobowym personelem, w tym 12 pilotami.

■ Towarzystwo Air Canada przetransportowało w 1976 roku 10 mln 859 tys. pasażerów, o 2 proc. więcej niż w roku 1975.

■ Francuskie towarzystwo Auxiair założone w 1975 r. obsługuje przede wszystkim entuzjastów sportów zimowych, korzystających z alpejskich ośrodków narciarskich. W roku ubiegłym pięć samolotów D-140 przetransportowało 3 509 pasażerów, przebywając w powietrzu łącznie 2 000 godzin.

■ Prasa zachodnia donosi o możliwościach wyposażenia nowego samolotu transportowego Fokker Super F-28 w silniki produkcji japońskiej. Chodzi o silniki turboodrzutowe o ciągu 7 500 kG.

■ Prototyp nowego francuskiego samolotu turystycznego Socata TB-10 wyposażono w silnik Lycoming 160 KM. Drugi prototyp ma otrzymać silnik również amerykański o mocy 180 KM.

■ Włoski przemysł lotniczy zatrudnia 30 tys. osób. W zakładach Caproni-Vizzola, gdzie produkowane są szybowce, a ostatnio motoszybowiec z silnikiem odrzutowym o ciągu 90 kG, pracuje 480 osób.

■ Na stałej moskiewskiej wystawie Osiągnięć Gospodarki Narodowej ZSRR w pawilonie poświęconym transportowi utworzono nowe ekspozycje. Obejmują one swą tematyką m. in. diagnostykę w transporcie, ochronę środowiska i transport w roku 1977. Pokazane zostaną makiety współczesnego lotniska wyposażonego w nowoczesne systemy osłony radiotechnicznej, urządzenie laserowe i inne.

■ W marcu w USA zmarł w wieku 93 lat Charles Willard. Był on czwartym Amerykaninem, po braciach Wright i G. Curtiss'ie, który wykonał samodzielny lot samolotem przelatując odległość 450 m na wysokości około 12 m. W I wojnie światowej Willard jako pilot myśliwski zestrzelił 5 samolotów niemieckich. Podczas II wojny światowej pełnił funkcję doradcy admirała Nimitza.

■ Niedawno zespół dziesięciu spadochroniarek radzieckich: W. Zakoreckaja, A. Dżużowa, A. Konyszewa, L. Koryczewa, E. Łoginowa, L. Łazowicz, T. Rodina, T. Rowkowa, W. Sjomina i Z. Uszakowa opuścił pokład śmigłowca Mi-6 na wysokości 3 500 m. Dziewczęta w ciągu 17,9 s po wyskoczeniu utworzyły gwiazdę. Wynik został zarejestrowany przez zespół sędziowski i jest o 4,4 s lepszy od rekordu świata należącego do spadochroniarek USA. Radzieckie spadochroniarki posługiwały się spadochronami typu PO-9. Prasa fachowa ZSRR informuje przy okazji, że łączna liczba skoków wykonanych przez 10 rekordzistek wynosi 267 261.

■ W grudniu ub. r. w Uzbekistanie przeprowadzono zawody spadochronowe o puchar im. W. Krestiannikowa. Zawody te organizowane są od roku 1970. Udział w tej tradycyjnej już imprezie wzięło 54 sportowców: 8 zespołów męskich i 4 kobiece. Wśród uczestników zawodów było 28 mistrzów sportu. W akrobacji pierwsze miejsce zajął W. Penkow, uzyskując średni czas 7,08 s. Wśród kobiet zwyciężyła J. Murzajewa, uzyskując 8,46 s. W skokach na celność lądowania zwyciężył E. Browkin, a w grupie kobiet N. Odincowa. Puchary i medale im. W. Krestiannikowa zdobyli W. Penkow i J. Murzajewa. Na 374 skoki wykonane na celność lądowania, 73 osiągnęły mistrzowskie „zero", a 136 znalazły się w kręgu 0,5 m od środka.

■ Począwszy od 1 kwietnia br. wzrosły o 15 proc. opłaty portowe na trzech lotniskach brytyjskich: Heathrow, Gatwick i Stansted.

■ Władze lotnictwa cywilnego w Wielkiej Brytanii rozważają propozycję wprowadzenia funkcji opiekuna pasażerów śmigłowców dowozowych, pracujących dla potrzeb przemysłu naftowego na Morzu Północnym. Chodzi o to, że pilot śmigłowca nie jest w stanie kontaktować się z pasażerami, upominać np. o zakazie palenia papierosów, ani też nikomu nie może udzielić pomocy w razie awarii czy innej nagłej potrzeby. Opiekun pokładowy, swego rodzaju steward, potrzebny jest — zdaniem wnioskodawców — jedynie na śmigłowcach małych, kilkuosobowych, typu Wessex-60 czy S-58T, gdzie pilot ma utrudniony dostęp do kabiny pasażerskiej.

■ Marcel Jurca jest znanym pilotem i twórcą konstrukcji amatorskich. Obywatel francuski, z pochodzenia Rumun. W jednym z numerów miesięcznika francuskiego „Le fanatique de l'Aviation z roku ubiegłego Jurca de l'Aviation" z roku ubiegłego Jurca lotowałem PZL P-11". Z artykułu wynika, iż Jurca znał niektóre polskie samoloty — latał także na PWS-26. Samolotem P-11 jest zachwycony nawet po wielu latach, chwaląc jego stateczność i łatwość pilotażu. Opisuje jak podczas jednego z lotów ćwiczebnych wprowadził P-11 z wysokości 3 000 m do lotu nurkowego, osiągając 500 km/h. Musiał latać ostro, bo wspomnienia swe ilustruje zdjęciem, na którym siedzi przy P-11 ze zniesionym podwoziem i złamaną łopatą śmigła...

■ W tymże roczniku 1976 wspomnianego czasopisma francuskiego interesujący cykl artykułów opublikował Jerzy B. Cynk, na temat historii samolotów PZL P-7 i P-11.

■ Wśród radzieckich lotniczek poważnymi osiągnięciami sportowymi wykazuje się Walentyna Jankowa, mistrz sportu ZSRR. Szkolenie lotnicze rozpoczęła przed 30 laty w aeroklubie w Permie. Obecnie pełni funkcję instruktorki sportu samolotowego. Za uzyskanie bardzo dobrych wyników na mistrzostwach świata i Europy w akrobacji samolotowej W. Jankowa otrzymała niedawno medal za wyróżniającą się pracę. Ulubionym samolotem Jankowej jest akrobacyjny, nowy Jak-50.

■ Od kilku lat istnieje we Francji w Saint-Cyr klub śmigłowcowy. Dysponuje 9 śmigłowcami i chlubi się wydaniem 32 licencji pilota śmigłowcowego dla swych podopiecznych. Wśród maszyn znaleźć można stare Alouette i Djinn, obok Bella-47. Helico-klub dysponuje ponadto naziemnym urządzeniem treningowym Heli-Trainer Boelkowa.

■ Francuskie Muzeum Lotnictwa z okazji 32 Salonu Lotniczego i Astronautycznego udostępni w roku bieżącym nową salę wystawową. W sali pierwszej, otwartej w roku 1975, zgrupowano samoloty bojowe z lat 1939—1945. W sali nowej znajdą pomieszczenie eksponaty z lat 1919—1939. Będą pokazane zarówno szybowce jak i samoloty turystyczne, akrobacyjne i rekordowe.

■ W aeroklubach francuskich, jak informuje miesięcznik Aviasport, istnieje 51 sekcji wojskowych skupiających 1 283 pilotów. W roku 1976 piloci tych sekcji wylatali na szybowcach łącznie 33 890 godz.

kosmonautyka

Dwanaście lat temu wprowadzono w ZSRR na orbitę okołoziemską pierwszego satelitę typu Mołnia-1, przeznaczonego dla łączności dalekosiężnej. Dnia 24 marca b.r. nowy satelita serii Mołnia-1 wprowadzony został na wydłużoną orbitę eliptyczną, której apogeum wynosi 40 816 km, a perigeum 484 km. Czas obiegu satelity wokół Ziemi — 12 godzin 16 min. Satelita przeznaczony jest do zabezpieczenia łączności radiowej, telefonicznej i przekazywania programów telewizyjnych na obszarze ZSRR poprzez sieć naziemnych stacji Orbita.

W dniu następnym, 25 marca, z terenu ZSRR wyniesiono na orbitę okołoziemską nowego satelitę Kosmos-899, który obiega naszą planetę po orbicie prawie kołowej na wysokości w apogeum 552 km, a w perigeum 505 km.

Podane wyżej informacje pochodzą z agencji prasowych, docierają z odległych stron i nieraz Czytelnicy nawet zainteresowani kosmonautyką nie zdają sobie sprawy, jak też wygląda naprawdę taki lub inny satelita, stacja kosmiczna czy próbnik międzyplanetarny. Czy obiekty te są bardzo duże, jak są pomalowane, z jakich materiałów sporządzone...? Nie wszyscy potrafią wyobrazić sobie, jak dany obiekt kosmiczny wygląda tylko na podstawie zdjęć czy nawet najdokładniejszych rysunków technicznych. I oto każdy kto miał możność odwiedzenia stolicy naszego kraju, mógł na wspaniałej wystawie Kosmos-77 obejrzeć, dotknąć, zmierzyć i sfotografować na pamiątkę wystawione tutaj eksponaty, radzieckie obiekty kosmiczne, znane dotąd z częstych komunikatów agencji prasowych.

Radziecka stacja kosmiczna Salut-5 przebywa już dziewięć miesięcy w Kosmosie. Jak wynika z doniesień z centrum kierowania lotem, do 22 marca stacja obiegła Ziemię 4387 razy. Według ostatnio dokonanych pomiarów, stacja obiega naszą planetę na maksymalnej wysokości 273, a minimalnej 250 km. Aparatura pokładowa funkcjonuje bez zarzutu i lot stacji trwa nadal.

Z Nowego Jorku nadeszła wiadomość o przyznaniu międzynarodowej nagrody im. Clifforda Harmona w dziedzinie astronautyki załogom i dowódcom załóg statków kosmicznych Sojuz i Apollo — Aleksiejowi Leonowowi i Thomasowi Staffordowi — za zasługi w pomyślnej realizacji współczesnego doświadczenia kosmicznego.

Również z USA pochodzi informacja o wznowieniu rozmów na temat budowy wielkiego teleskopu orbitalnego. Prace nad teleskopem już co prawda były rozpoczęte, ale zahamowała je rządowa komisja budżetowa. NASA próbuje wrócić do swej inicjatywy, przedstawiając jeszcze raz propozycję budowy teleskopu. Decyzje mają zapaść w ciągu roku bieżącego. Na razie wiadomo, że masa teleskopu ma wynosić około 10 ton. Teleskop wprowadzony zostanie na orbitę okołoziemską na wysokość około 500 km przy pomocy trasportera kosmicznego Shuttle w roku 1983. Teleskop-satelita jest obiektem bezzałogowym, w pełni zautomatyzowanym, kierowanym z ośrodka naziemnego. Ale — i tutaj ciekawostka — co trzy miesiące obsługiwany byłby przez specjalistów, mechaników-kosmonautów, którzy pracę swą wykonywaliby z pokładu transportowca kosmicznego Shuttle. NASA przewiduje udział co najmniej 100 astronomów w opracowaniu odpowiedniego programu dla badań na orbicie.

Dotychczasowy administrator NASA (od 1971 roku) James Fletcher podał się do dymisji i odchodzi ze swego stanowiska z dniem 1 maja br. Fletcher, 58-letni były prezes uniwersytetu w Utah, kierował m. in. programem Apollo i wspólnym lotem radziecko-amerykańskim (ze strony amerykańskiej), zamierza przejść do pracy w sektorze prywatnym. Na miejsce Fletchera, być może, mianowany zostanie jeden z trzech kandydatów wymienianych przez prasę amerykańską: Frank Moss — kierownik komitetu badań kosmicznych w senacie USA, Albert Kelley — z jednej z wyższych uczelni w Bostonie lub Rocco Petrone — dyrektor narodowego centrum odzyskiwania zasobów i długoletni dyrektor załogowych lotów kosmicznych w NASA.

Z Japonii donoszą o swego rodzaju jubileuszu. Otóż w ciągu minionych siedmiu lat wprowadzono na orbity okołoziemskie 10 sztucznych obiektów. Ostatni satelita, Kiku-2, wyniesiony został dnia 23 lutego br. i jest pierwszym japońskim satelitą geostacjonarnym. W roku bieżącym zapowiadane są jeszcze dwa starty w lipcu i październiku, ale wykonane zostaną tym razem nie z ośrodków japońskich, a z Cape Canaveral w USA.

P. E.

SKRZYDLATA POLSKA

Rok założenia 1930

WYRÓŻNIONA DYPLOMEM HONOROWYM FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE W PARYŻU (1966)

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

REDAGUJE ZESPÓŁ:

redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

zastępca redaktora naczelnego
JANUSZ WOJCIECHOWSKI

sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

zastępca sekretarza redakcji
HENRYK KUCHARSKI

kierownicy działów
PAWEŁ ELSZTEIN
TADEUSZ MALINOWSKI

redaktor graficzny
JOLANTA KALITA

redaktor techniczny
IRENA BĄKOWICZ

stali współpracownicy
JERZY GRZEGORZEWSKI
WIKTOR WIONCZEK

REDAKCJA
00-023 WARSZAWA
ul. Widok 8

TELEFONY:
27-33-78 — redaktor naczelny i sekretariat
27-52-60 — redaktorzy działów

WYDAWCA
WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI

02-546 WARSZAWA
ul. Kazimierzowska 52
tel. 49-27-51 do 9

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- LOTNICTWO PRZED KONGRESEM TECHNIKÓW
- SPORT LOTNICZY W OFENSYWIE
- KOSMOS 77 W WARSZAWIE
- NOWE BARWY LOTU
- MODEL SAMOLOTU JAK-3

NASZA OKŁADKA:

Odrzutowy samolot rolniczy M-15 rodem z mieleckiej „PZL". Zdjęcie:
Archiwum WSK „PZL-Mielec"

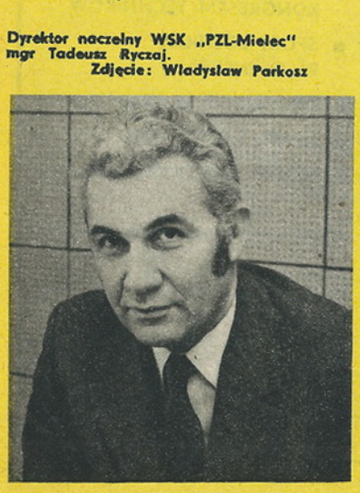
LATA ZAPISANE POMOCĄ I BRATERSKĄ WSPÓŁPRACĄ

1

Historycznie rzecz biorąc, to początki współpracy polsko - radzieckiej w odniesieniu do Mielca miały miejsce w ostatnim roku II wojny światowej. Wtedy to właśnie przy pomocy Armii Radzieckiej wyremontowano pasy startowe mieleckiego lotniska, odbudowano hale produkcyjne i zainstalowano ukryte przez robotników maszyny oraz urządzenia i zaczęto pracować dla frontu. W mieleckich halach naprawiano uszkodzone przez faszystów samoloty bojowe.

Na nowe, szerokie drogi współpracy — już z przemysłem radzieckim — wkroczył Mielec w kilka lat później, po okresie rozbudowy własnego potencjału produkcyjnego, który już wtedy był przystosowany do perspektyw rozwojowych polskiego przemysłu lotniczego. W 1950 r. przekazano mieleckiej WSK dokumentację licencyjną na produkcję samolotów typu MiG. Przybyła równocześnie do Mielca spora grupa doradców radzieckich, którzy nieśli pomoc techniczną, pomagali w szkoleniu załogi, a szczególnie nowej kadry specjalistów tak potrzebnych dla odbudowanego polskiego przemysłu lotniczego. Właśnie ów rok 1950 był tym, który przyniósł dla Mielca nowe, piękne perspektywy, konsekwentnie wprowadzane w życie. I to jest prawdą historyczną. Właśnie od tego roku mielecka WSK wkroczyła w okres swej prosperity, trwającej do dziś. Zakład rozrósł się i unowocześnił, stając się największym w polskim przemyśle lotniczym, rozrosła się także liczebnie własna kadra specjalistów lotniczych, którzy przy pomocy towarzyszy radzieckich zdobyli potrzebną wiedzę praktyczną i doświadczenie zawodowe. Wysoki poziom licencyjnej produkcji lotniczej i podejmowane śmiałe próby stworzenia własnych mieleckich konstrukcji samolotów szkolno-treningowych utwierdził partnerów radzieckich w przekonaniu, że mielecka wytwórnia to pracowity i zdolny partner. Pod koniec lat pięćdziesiątych Związek Radziecki lokuje w Mielcu nowe, bezprecedensowe zamówienie w historii Zakładu, na produkcję znanych już w świecie An-2. Od tego też okresu przyjazna współpraca przybiera jeszcze bardziej urozmaicone formy. Mieleccy konstruktorzy, technolodzy, organizatorzy produkcji odbywają praktyki szkoleniowe w słynnych zakładach lotniczych Antonowa w Kijowie, inne grupy specjalistów z zakresu obróbki plastycznej blach pokryciowych, orientacji szkła organicznego, spawania zbiorników, zgrzewania blach pokryciowych, budowy prasy tunelowej — pogłębiają wiedzę w radzieckich zakładach i instytutach.

Dyrektor naczelny WSK „PZL-Mielec" mgr Tadeusz Ryczaj.
Zdjęcie: Władysław Parkosz



Krótko mówiąc — w okresie kilku lat mielecka Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego „PZL" stała się również dla radzieckiej gospodarki liczącym się partnerem. Pracowitym, gospodarnym, na którego zawsze można liczyć, że nie zawiedzie. Wytwórnia z Mielca nie tylko bowiem dotrzymywała zawsze terminów, zapewniała swej produkcji najwyższą jakość, ale i własną myślą wzbogacała walory techniczne samolotów. Licencyjny An-2 z początków lat sześćdziesiątych niczym (prócz zewnętrznego wyglądu) nie przypomina dzisiejszego Aena jako że uległ on gruntownej modyfikacji. Wyposażony został w Mielcu w najnowocześniejsze urządzenia do pracy pod każdą szerokością geograficzną i w każdych warunkach atmosferycznych. Dziełem mielczan są jego wersje — pasażerska, transportowa, sanitarna, rolnicza, a nawet do poszukiwań geologicznych. Samoloty te zdobyły w świecie wysokie uznanie za ich wielozadaniowość i niezawodność. Od początku przeznaczone były głównie na eksport, a najwięcej „Antków" kieruje się właśnie do Związku Radzieckiego. Tu doskonale zdają egzamin w pracy dla rolnictwa, w transporcie, gospodarce leśnej, służbie zdrowia i łączności pomiędzy wielkimi kołchozami. O rozmiarach tego eksportu do naszego wschodniego sąsiada świadczy choćby fakt, że w okresie siedmiu lat produkcji (1968 r.) przekazano do ZSRR trzy tysiące „Antków", a w ubiegłym roku — był już siedmiotysięczny.

I choć samolot ten ma w dalszym ciągu wysoką ocenę fachowców, przed kilku laty zaczęto poważnie myśleć nad zastąpieniem go bardziej nowoczesnym. Powiedziano wtedy, że „nasz An-2 starzeje się i trzeba zbudować samolot na miarę wzrastających potrzeb i współczesnych możliwości". Następuje podpisanie odpowiednich umów i niemal natychmiast przystąpiono do projektowania samolotu, który otrzymał kryptonim M-15. Do Mielca przyjeżdżają radzieccy konstruktorzy ze znanych biur konstrukcyjnych Tupolewa, Jakowlewa, Antonowa i Bieriewa, a także pracownicy naukowi z instytutów naukowo - badawczych ZSRR. Biorą oni udział w bezpośrednim konstruowaniu nowego samolotu. Pomoc radziecka ukierunkowana zostaje także i na próby, dostawy kooperacyjne materiałów i agregatów, tak potrzebnych do budowy prototypów. Mieleccy konstruktorzy, technolodzy i inni specjaliści odbywają w Związku Radzieckim praktyki, zapoznają się z nowoczesnymi technologiami, między innymi chodzi tu o elektroniczne frezowanie dźwigarów, przesycanie części aluminiowych w piecach powietrznych, kształtowanie blach metodą wysokich energii itp. Zapoznają się, wzbogacając własną wiedzę i doświadczenie, z warunkami technicznymi, parametrami pracy i rozwiązaniami agregatów lotniczych. Tylko w ostatnich 5 latach z tego rodzaju praktyk skorzystało ponad 150 specjalistów z Mielca, którzy wzbogaceni o zdobytą u naszego wschodniego sąsiada wiedzę spożytkowali ją dla rozwoju polskiego przemysłu lotniczego.

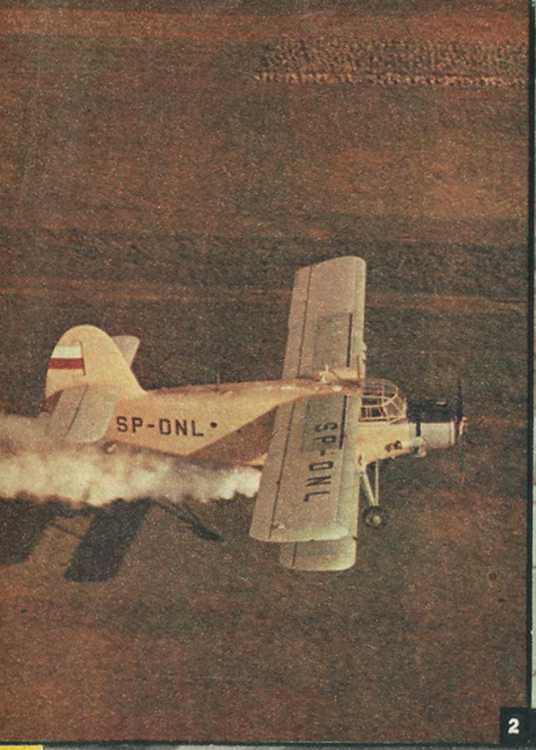
Krótko mówiąc — wieloletnia i prawdziwie przyjacielska współpraca gospodarcza oraz naukowo-techniczna mieleckiej WSK z przemysłem radzieckim przynosi obydwu stronom ogromne korzyści. W mieleckim środowisku robotniczym ceni się ją najwyżej, jako że wnosi ona tutaj wszystko co najlepsze. Wytwórnia wyrosła na najbardziej nowoczesny zakład w polskim przemyśle lotniczym, służy swym potencjałem również gospodarce ZSRR, miasto rozrosło się i wypiękniało, zasłynęło z pracowitości i gospodarności jego mieszkańców. I to są chyba najpiękniejsze przykłady i rezultaty przyjaźni oraz współpracy dwóch krajów socjalistycznych.

Poprosiliśmy o rozmowę na ten temat dyrektora naczelnego mieleckiej wytwórni WSK „PZL — Mielec", mgr **Tadeusza Ryczaja**, laureata naszych „Błękitnych Skrzydeł" za 1976 r. Człowieka wiele zasłużonego dla polskiego przemysłu lotniczego, który od 27 lat związał swoje losy z tym przemysłem i od początku z mieleckim środowiskiem.

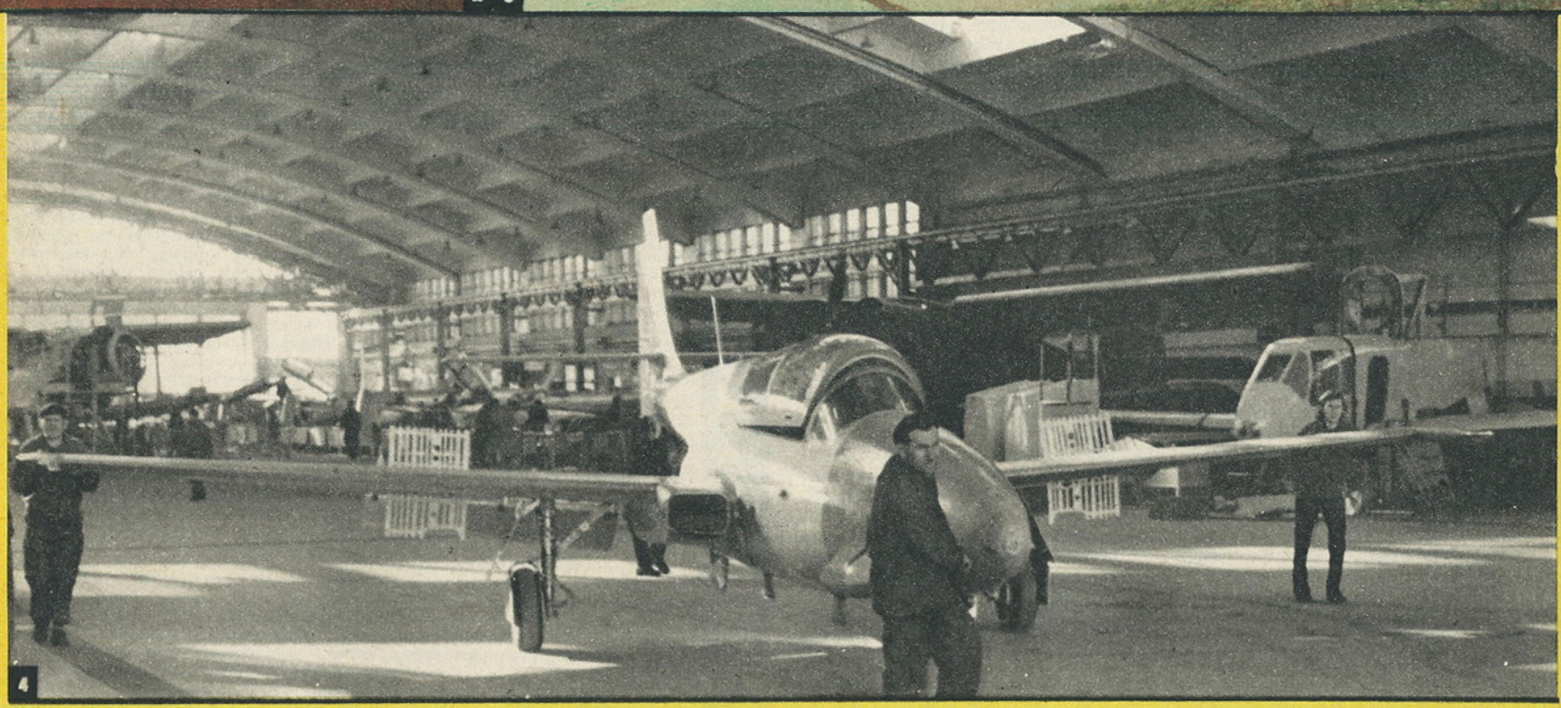
— Panie Dyrektorze, rozumiemy, że na temat współpracy polsko-radzieckiej na przykładzie właśnie mieleckiej WSK można mówić bardzo wiele. Ale w telegraficznym skrócie — jak się ona układała i układa?

— Historia tej współpracy jest piękna i bogata, i moim zdaniem można ją podzielić na swego rodzaju etapy. W pierwszym okresie, już bardziej liczącym się gospodarczo, w latach pięćdziesiątych, korzystaliśmy z pomocy technicznej i dokumentacyjnej specjalistów radzieckich. Mówiąc po prostu — w oparciu o licencje uruchamialiśmy dla potrzeb gospodarki radzieckiej produkcję określonego sprzętu lotniczego. Następnie przyszedł rok 1970 i zupełnie nowy etap tej współpracy. Zaczęliśmy już pracować wspólnie nad nowymi konstrukcjami, a najwymowniejszym tego przykładem jest samolot M-15. Należy też wyraźnie powiedzieć, że w tym czasie zaczęła się między nami kooperacja nie tylko w zakresie realizacji określonych tematów, w sensie wykonawczym, dotycząca już istniejącego sprzętu ale również kooperacja w sferze myśli technicznej. I to jest jakościowo nowy etap, choć i poprzednie konstrukcje, takie choćby jak An-2, były w Mielcu doskonalone. Podkreślamy w wytwórni wyraźnie, że przyjęliśmy na początku lat sześćdziesiątych dokumentację tego samolotu z określonym resursem i zastosowaniem. Własnymi siłami, środkami i własną wiedzą

PIĘKNY BILANS



2 3



4

ale i bogate perspektywy

uczyniliśmy ten samolot wielozadaniowym, a użytkowy resurs An-2 (do pierwszego remontu) został potrojony. Ogólnie rzecz biorąc, znacznie obniżono koszty eksploatacyjne, jeśli będzie się je rozpatrywało w skali całego okresu użytkowania samolotu.

Powróćmy do kooperacji myśli technicznej: jest to z całą pewnością nowy jakościowo etap. Powiem inaczej, że jest to najrealniejszy próg wiodący do podejmowania dla potrzeb krajowych i eksportu, w tym w głównej mierze eksportu do ZSRR, zadań dotyczących konstrukcji własnych. Fakt, że nasza wytwórnia, a szerzej — polski przemysł lotniczy — mogą uczestniczyć w produkcji zespołów do pierwszych samolotów typu Ił-86, „aerobusów" radzieckich, dowodzi, że na tych etapach współpracy obydwie strony nabrały do siebie pełnego zaufania. Wszyscy też mamy nadzieję, że w przyszłości fakty te będą procentowały w coraz to nowszych i szerszych formach współdziałania we wszystkich fazach nie tylko produkcji, ale i myśli technicznej, decydującej o przyszłości lotnictwa, w tym głównie polskiego.

— Co może Pan powiedzieć na tym tle o perspektywach tak dobrze rozwijającej się współpracy polskiego przemysłu lotniczego i samego Mielca z podobnym przemysłem, a także nauką i techniką radziecką?

— Te perspektywy, w moim przekonaniu, w przekonaniu mieleckiego środowiska i w ogóle ludzi polskiego przemysłu lotniczego — są ogromne. Tematy już zrealizowane to dopiero przedpole tych dobrze rysujących się zamierzeń. Aktualnie pracujemy wspólnie nad samolotem M-15, wchodzi on do eksploatacji. Pracujemy już owocnie w sferze kooperacji dotyczącej najnowocześniejszego radzieckiego samolotu pasażerskiego Ił-86. Mamy w fazie negocjacji kilka następnych tematów, konsultując ich przydatność dla gospodarki radzieckiej. Rozważamy możliwość współdziałania w produkcji samolotów pasażerskich. Ta współpraca rozwinie się z pewnością nie tylko w tych dziedzinach, bo przecież mówiąc o konstrukcjach, o nowych zastosowaniach tego sprzętu, zdajemy sobie równocześnie sprawę z konieczności doskonalenia metod wytwarzania, technologii, wprowadzania coraz nowocześniejszych form pracy, w oparciu o przebogate doświadczenia radzieckiego przemysłu i zaplecza naukowo - technicznego. Trzeba nam korzystać z radzieckich doświadczeń i równocześnie — a to jest celem naszego działania — coraz więcej wnosić do wspólnie opracowywanych tematów. Przecież nie chodzi wciąż o to (a mówimy o tym sobie dość wyraźnie w kolejnych fazach współdziałania), że jeżeli w pewnych okresach była taka sytuacja, iż korzystaliśmy przede wszystkim z radzieckiej pomocy, to ma być tak nadal. Dzisiaj i my chcemy, i nasi radzieccy partnerzy tego oczekują, że będziemy dla nich prawdziwymi partnerami w podejmowaniu i rozwiązywaniu zagadnień technicznych dla potrzeb własnych i dla szeroko pojętego po-

SAMOLOTY Z MIELCA

1. Odrzutowy samolot rolniczy M-15.
2. Samolot rolniczy An-2.
3, 4. Odrzutowy samolot szkolno-treningowy TS-11 „Iskra".

Zdjęcia: Archiwum WSK „PZL-Mielec" i L. Wróblewski

żytku z naszej przyjacielskiej współpracy.

W drugiej części naszej rozmowy — powiedzmy trochę więcej o Panu, wytwórni i środowisku. Oto bardzo skrótowy wyciąg z Pana biografii: Jest Pan mgr. ekonomii. Pracując ukończył Pan wyższą uczelnię, od 27 lat jest członkiem załogi mieleckiej WSK. Zaczynał Pan swoją karierę zawodową od podrzędnych stanowisk i awansując został przed laty dyrektorem naczelnym największego zakładu lotniczego w naszym kraju. Wiemy o tym, że od najmłodszych lat związał się Pan z mieleckim środowiskiem, któremu poświęca Pan całą swoją bogatą wiedzę, doświadczenie ,energię i inicjatywę. Jest Pan też laureatem wielu nagród i wyróżnień a Pana działalność partyjna i gospodarcza zdobyła powszechny szacunek. Odznaczony Pan został Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski. Jest Pan też laureatem pięknej i miłej nagrody honorowej p.n. „Błękitne Skrzydła" za 1976 rok, przyznanej właśnie przez „Skrzydlatą Polskę".

Składając serdeczne gratulacje, chciałbym zapytać jak Pan przyjął wiadomość o tym wyróżnieniu?

— Nie będę ukrywał, że naprawdę z pewnym zaskoczeniem. Ale i z satysfakcją, jako że obserwując przebieg corocznej akcji sympatycznego tygodnika zauważyłem, iż jak do tej pory tylko niewielu ludzi z przemysłu otrzymało to wyróżnienie. Rozumiem, że jest też ono w przypadku mojej osoby nieco symboliczne, odnoszące się do szerszych zespołów ludzkich, z którymi przychodziło i przychodzi mi pracować.

Nakłada też ono na mnie zobowiązanie na przyszłość. Patrząc z perspektywy ubiegłych 27 lat mojej pracy w mieleckiej WSK, mojego faktograficznego i emocjonalnego powiązania z polskim przemysłem lotniczym, z jego dziś i jutrem — „Błękitne Skrzydła" przyniosły mi wiele radości, ale i dopingują do dalszych przemyśleń i działania. Myślę, że najważniejsze jest — teraz i w przyszłości — abyśmy szukali takich rozwiązań, które będą mogły zagwarantować rozwojowi polskiego przemysłu lotniczego trwałą perspektywę. A taka szansa, w oparciu o to co już osiągnęliśmy, o rozeznania i o autentycznie istniejące perspektywy rozwoju naszego przemysłu oraz jego możliwości eksportowe — istnieje. Trzeba ją tylko zdecydowanie i śmiało wykorzystać, idąc jedynie drogą wytyczoną po 1970 roku.

— Panie Dyrektorze, mamy wprawdzie już czwarty miesiąc 1977 r. ale chcę Pana prosić o powrócenie myślą do roku ubiegłego. Co Pana najbardziej usatysfakcjonowało w tym właśnie roku?

— Bardzo wiele faktów. Wszedł autentycznie do eksploatacji samolot M-15 nad którym pracowaliśmy przecież 6 lat. Zaczął on być przydatny pod względem użytkowym i sprawdzać się w realiach gdy dotychczas sprawdzał się jedynie w spekulacjach myślowych. Weszliśmy we współpracę kooperacyjną przy budowie Iła-86, wzbiły się w powietrze nowe prototypy samolotów (o których przyjdzie czas że będziemy mówić), oczywiście przeznaczone do zastosowań dla potrzeb rolnictwa. Dalej — w sposób niekwestionowany pozycja i udział produkcji lotniczej w programie rozwojowym naszego przedsiębiorstwa znajduje optymistyczny akcent. Właśnie w ubiegłym roku w porównaniu do poprzednich lat, udział tej produkcji znacznie się zwiększył.

— I jeszcze jedna sprawa, która budzi powszechny szacunek. Jest Pan znany nie tylko jako kierownik dużego zakładu przemysłowego, ale i jako działacz społeczny oraz gospodarczy w środowisku. Jak Pan znajduje na to czas i czy rozległy udział w codziennym życiu sporego przecież środowiska nie utrudnia Panu pracy na tak odpowiedzialnym stanowisku?

— Nie, nie utrudnia. Chcę powiedzieć, że odwrotnie, nawet trudno mi wyobrazić inną sytuację. Moje zaangażowanie społeczne wynika nie tylko z wyboru racjonalnego, ale również i emocjonalnego. Ten ukształtowany już nawyk w kierunku współdziałania przedsiębiorstwa ze środowiskiem i łączenia spraw zawodowych z rozwiązywaniem problemów ważnych społecznie, dla zakładu i miasta, to w moim przekonaniu coś zupełnie naturalnego. Tak sobie wyobrażam swoją pozycję, jako kierownika przedsiębiorstwa właśnie w takim środowisku jakim jest Mielec, gdzie sprawy i problemy bardzo się ze sobą wiążą.

Rozmawiał:
RYSZARD NICZYPORUK

Główny konsultant specjalistów radzieckich Riamir Izmaiłow (drugi z lewej) przy makiecie M-15, w początkowej fazie powstawania tego samolotu (zdjęcie górne) ● Weteran II wojny światowej gen. G. Rybałko (drugi z lewej) w mieleckiej WSK (zdjęcie dolne).

PRZEPISY W SPRAWIE PERSONELU LOTNICZEGO I LICENCJI LOTNICZYCH

Przepisów ogólnych w sprawie personelu lotniczego, przepisów szczegółowych w sprawie licencji lotniczych oraz dodatkowych rozporządzeń, dotyczących tych spraw — nie sposób dokładnie omówić na łamach naszego tygodnika. Są to bowiem dokumenty obszerne. W poprzednich trzech odcinkach tego cyklu staraliśmy się jednak zapoznać naszych Czytelników — wśród których zapewne są także kandydaci na lotników i członkowie personelu lotniczego — z ważniejszymi postanowieniami znowelizowanych przepisów. Temu celowi podporządkowany jest też niniejszy, ostatni już odcinek.

Przypomnijmy więc m. in., że uprawnienia pilotów do wykonywania ustalonych czynności lotniczych — wpisane do licencji — określa się w odniesieniu do kategorii, klasy lub typu statku powietrznego. Pod słowem kategoria rozumie się: samoloty, śmigłowce, szybowce, balony wolne i spadochrony. Klasa dzieli się na: samoloty — jednosilnikowe lądowe, wielosilnikowe wodne oraz śmigłowce — jednosilnikowe, wielosilnikowe i wiatrakowce. Uprawnienia dotyczące typu określa się w licencji pilota samolotowego lub śmigłowcowego przez wymienienie w niej jednego z następujących rodzajów uprawnień: uprawnienia ogólnego, dotyczącego wszystkich typów samolotów o masie maksymalnej do 5 700 kg; uprawnienia oddzielnego dla każdego typu samolotu, którego masa przekracza 5 700 kg; uprawnienia oddzielnego dla każdego typu śmigłowca, niezależnie od jego masy maksymalnej; uprawnienia oddzielnego dla każdego niekonwencjonalnego typu statku powietrznego, niezależnie od jego masy maksymalnej.

Uprawnienia skoczków spadochronowych zawodowych dotyczące typu spadochronu — do dokumentów szkolenia lotniczego i praktyki lotniczej wpisuje eksploatujący statki powietrzne. Oczywiście pod warunkiem, że skoczek został odpowiednio przeszkolony na danym typie spadochronu.

Posiadacz licencji pilotą innej niż licencja pilota samolotowego liniowego może także pełnić czynności dowódcy statku powietrznego lub II pilota w czasie lotów IFR. Upoważnia go jednak do tego dopiero uprawnienie do lotów IFR, wpisane do jego licencji. Uprawnienie to wydawane jest oddzielnie dla samolotów i śmigłowców.

Posiadacz licencji pilota samolotowego i śmigłowcowego turystycznego może wykonywać czynności dowódcy statku powietrznego w czasie przelotu kontrolowanego VFR. Upoważnia go jednak do tego dopiero właściwy wpis do licencji.

Pilotem doświadczalnym może być posiadacz licencji pilota samolotowego, śmigłowcowego lub szybowcowego — jeżeli jest upoważniony do wykonywania lotów próbnych doświadczalnych przez wpisanie do jego licencji uprawnienia pilota doświadczalnego. Podobnie jest ze skoczkami spadochronowymi zawodowymi, jeżeli chodzi o wykonywanie skoków próbnych doświadczalnych ze spadochronem. Loty próbne doświadczalne na balonach wolnych wykonywać mogą instruktorzy balonowi.

Warto też pamiętać o kryteriach dotyczących minimalnego wieku członków personelu lotniczego. Co najmniej 16 lat wymaga się od uczniów-pilotów i pilotów szybowcowych. Co najmniej 17 lat muszą mieć: pilot samolotowy turystyczny, pilot balonu wolnego i pilot śmigłowcowy turystyczny. 18 lat — pilot samolotowy zawodowy II klasy, pilot śmigłowcowy zawodowy, radiooperator pokładowy i mechanik lotniczy obsługi. 21 lat — pilot samolotowy zawodowy I klasy, pilot samolotowy liniowy, pilot śmigłowcowy liniowy, instruktor (samolotowy, szybowcowy, balonu wolnego, śmigłowcowy lub spadochronowy) II klasy, pilot (skoczek spadochronowy zawodowy) doświadczalny II klasy, nawigator, mechanik pokładowy, mechanik lotniczy napraw, kontroler ruchu lotniczego i dyspozytor lotniczy. 23 lata — instruktor I klasy oraz pilot (skoczek spadochronowy zawodowy) doświadczalny I klasy. Posiadacze licencji pilota, którzy ukończyli 60 lat, nie mogą pełnić czynności dowódcy statku powietrznego w przewozie lotniczym.

Warunkiem przedłużenia licencji oprócz badań lotniczo-lekarskich jest odpowiednia praktyka lotnicza. Dla pilota samolotowego turystycznego oraz dla pilota szybowcowego wynosi ona co najmniej 10 godzin lotu, w tym samodzielnie 30 startów i lądowań. 10 godzin lotu jest też warunkiem przedłużenia licencji pilota śmigłowcowego turystycznego. Pilot samolotowy zawodowy II klasy i pilot śmigłowcowy zawodowy muszą wylatać po 20 godzin lotu. Pilot balonu wolnego — 1 lot. Skoczek spadochronowy zawodowy — 10 skoków ze spadochronem. Nawigator — 50 godzin pełnienia czynności nawigatora podczas lotu. Mechanik pokładowy — 30 godzin pełnienia czynności mechanika pokładowego podczas lotu oraz 14 dni pracy w charakterze mechanika naziemnego przy obsłudze płatowców, zespołów napędowych, silników i osprzętu statków powietrznych, na których wykonuje czynności mechanika pokładowego. Radiooperator pokładowy — 30 godzin pełnienia czynności radiooperatora pokładowego podczas lotu. Mechanik lotniczy obsługi i mechanik lotniczy napraw — po 6 miesięcy wykonywania czynności, wynikających z licencji. Kontroler ruchu lotniczego i dyspozytor lotniczy — także po co najmniej 6 miesięcy wykonywania czynności, wynikających z posiadanej licencji.

Od posiadaczy licencji i uprawnień lotniczych wymaga się określonego minimum wykształcenia. I tak, wykształceniem w zakresie co najmniej 8 klas szkoły podstawowej legitymować się muszą piloci samolotowi turystyczni, piloci szybowcowi i piloci balonów wolnych. Ukończenie co najmniej szkoły średniej (ogólnokształcącej lub zawodowej) obowiązuje: pilota samolotowego II klasy, pilota samolotowego zawodowego I klasy, pilota samolotowego liniowego, pilota śmigłowcowego turystycznego, pilota śmigłowcowego zawodowego, pilota śmigłowcowego liniowego, instruktora (samolotowego, szybowcowego, balonu wolnego, śmigłowcowego i spadochronowego) II klasy, instruktora I klasy, pilota (skoczka spadochronowego zawodowego) doświadczalnego II klasy, nawigatora, radiooperatora pokładowego, kontrolera ruchu lotniczego i dyspozytora lotniczego.

Mechanicy lotniczy obsługi i mechanicy lotniczy napraw winni się legitymować wykształceniem w zakresie odpowiedniej zasadniczej szkoły zawodowej. Od mechaników pokładowych wymaga się ukończenia średniej szkoły technicznej o kierunku mechanicznym lub elektrycznym. Piloci doświadczalni I klasy powinni legitymować się dyplomem ukończenia wyższej szkoły technicznej. Natomiast od doświadczalnego skoczka spadochronowego I klasy wymagane są wyższe studia specjalistyczne.

Oczywiście niezależnie od wieku i wykształcenia, kandydat ubiegający się o odpowiednią licencję czy uprawnienie lotnicze wykazać się musi właściwą wiedzą specjalistyczno-lotniczą oraz praktyką lotniczą.

Jak się już rzekło na początku, nie sposób szczegółowo i w pełni omówić tu znowelizowane przepisy. Naszym celem było ogólne ich przybliżenie naszym Czytelnikom i zasygnalizowanie spraw co bardziej istotnych, zwłaszcza nowych. Dlatego też celowe wydaje się przypomnienie ośrodkom lotnictwa cywilnego, by wszystkie dokumenty, dotyczące nowych przepisów, jak najszerzej udostępniały personelowi lotniczemu. Chodzi o to, by przepisy nie zalegały w biurkach i szafach, lecz by mogli z nich korzystać na co dzień kandydaci na lotników i członkowie personelu lotniczego. Natomiast lotników zachęcamy do dokładnego zaznajomienia się z nowymi przepisami w sprawie personelu lotniczego i licencji lotniczych.

HENRYK KUCHARSKI

ROZWÓJ SPORTU SAMOLOTOWEGO

Z OBRAD KOMISJI LOTNICTWA OGÓLNEGO FAI

Udział w kolejnym posiedzeniu Komisji Lotnictwa Ogólnego (CAGI) Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI), które odbyło się w Paryżu, w dniach 22—23 lutego br., utwierdził mnie w przekonaniu, że **rozwój sportu samolotowego i tzw. lotnictwa prywatnego** (przez co należy rozumieć loty turystyczne i rekreacyjne) **idzie w parze z ogólnym rozwojem lotnictwa cywilnego i transportowego.** Zarówno działalność sportowa jak i związane z tym sprawy wykonywania lotów nabierają coraz wyraźniejszych ram organizacyjnych. Czyni to latanie samolotowe coraz bardziej interesującym i — co najważniejsze — coraz bardziej bezpiecznym.

Najważniejszym aktualnie problemem dla nas była poruszona w czasie obrad organizacja **II Mistrzostw Świata w Pilotażu Samolotów Lekkich.** Odbędą się one w austriackiej miejscowości **Wels,** w dniach **11—14.VIII.1977 r.** W mistrzostwach po raz pierwszy wezmą udział polscy piloci. Nadmienić chciałbym, co podkreślono zresztą w czasie obrad Komisji, że Polska jako pierwsza przysłała oficjalne zgłoszenie. Do chwili obrad Komisji zgłoszenia przysłało 15 państw, które reprezentować będzie około 45 pilotów. Z krajów socjalistycznych, oprócz Polski, zgłoszenia przysłały Czechosłowacja i Jugosławia. Mistrzostwa będą rozgrywane w kategorii indywidualnej i zespołowej. Komisja ustaliła również, że organizatorem następnych mistrzostw świata w 1979 roku będzie **Jugosławia.**

W ubiegłym roku rozegrane zostały **I Rajdowe Mistrzostwa Świata.** O tytule mistrza świata decydowała suma punktów, uzyskanych w 3 rajdach eliminacyjnych oraz w finale, którego organizatorem w 1976 roku była Szwajcaria. Samolotowym rajdowym mistrzem świata została załoga Aeroklubu Francji, **małżeństwo Le Roux** (nie tylko w Polsce latają małżeństwa). Tytuły wicemistrzowskie zdobyły załogi z RFN. Razem startowało tylko 11 załóg, co zdaniem delegatów było wynikiem zbyt dużej ilości obowiązkowych rajdów eliminacyjnych. W wyniku głosowania ustalono, że do Rajdowych Mistrzostw Świata w 1978 roku obowiązywać będzie tylko start w 2 rajdach eliminacyjnych oraz start w mistrzostwach krajowych. Mój wniosek, aby obowiązywał tylko start w jednym rajdzie eliminacyjnym i mistrzostwach krajowych (co dałoby realne szanse startu naszym załogom w finale mistrzostw świata), nie został niestety przyjęty. Komisja zatwierdziła organizatora finału II Rajdowych Mistrzostw Świata. Została nim **Wielka Brytania.**

Kolejny Rajd Europejski FAI odbył się w dniach 5—11.IX.1976 r. — z pełnym sukcesem organizacyjnym i sportowym (był to jeden z rajdów eliminacyjnych do Rajdowych Mistrzostw Świata). Organizatorem kolejnego rajdu w 1978 r. będą najprawdopodobniej Włochy. Ustalenia zapadną na posiedzeniu Komisji, na początku przyszłego roku.

Zdjęcia: B. Koszewski.

Oprócz spraw sportowych, przedmiotem obrad Komisji były interesujące **problemy związane z wykonywaniem lotów sportowych, turystycznych i rekreacyjnych.** Opisywana niedawno w „Skrzydlatej Polsce" propozycja Aeroklubu Szwajcarii, tzw. **Świadectwo Sprawności Pilota** (z odpowiednią odznaką), została na Komisji wszechstronnie przedyskutowana, w oparciu o poglądy aeroklubów innych krajów. Komisja przyjęła propozycję Szwajcarii jako wyjściową i poprosiła J. Reymonde'a (Szwajcaria) o przygotowanie ostatecznej wersji do akceptacji przez CAGI jako dokumentu FAI. Jest więc wielce prawdopodobne, że już w przyszłym roku będziemy się i w Polsce ubiegać o odznaki samolotowe, będące potwierdzeniem naszych kwalifikacji i osiągnięć samolotowych.

Interesująco jest propozycja Komisji dotycząca **ujednolicenia wymagań dla uzyskania licencji pilota samolotowego** we wszystkich krajach członkowskich FAI. Po uzyskaniu danych z aeroklubów narodowych, Komisja opracuje tabele jednolitych warunków.

Ciekawą propozycję wprowadzenia ujednoliconej **podręcznej książki pilota cywilnego** przedstawił delegat Norwegii. Propozycja przewiduje wydawanie wkładek (w formie tzw. check list), ujmujących najważniejsze sytuacje, które są nieodłącznie związane z wykonywaniem lotu, a więc starty, lądowania, lot po trasie, sytuacje awaryjne itp. W ten sposób pilot przed i w czasie lotu miałby możliwość szybkiego i nie budzącego wątpliwości wykonywania czynności lotniczych oraz podejmowania prawidłowych decyzji w trudnych sytuacjach. Miałoby to niewątpliwie olbrzymi wpływ na podniesienie bezpieczeństwa latania. Ustalono, że podręczna książka pilota będzie wydawana w języku angielskim. Na następne posiedzenie Komisji delegat Norwegii przedstawi pełną jej propozycję, do dokładniejszego przedyskutowania. Wydaje się celowa adaptacja tej propozycji do warunków Aeroklubu PRL. Mamy przecież Ośrodek Szkolenia Samolotowego w Piotrkowie, kompetentny do opracowań tego typu.

Kalendarz imprez samolotowych FAI, oprócz omówionych powyżej mistrzostw świata w Austrii, obejmuje 8 rajdów samolotowych 1-szej kategorii i 8 rajdów 2-giej kategorii. Dużym zaskoczeniem dla mnie jest organizacja przez Bułgarię wielkiej międzynarodowej imprezy lotniczej w opisywanym szczegółowo w „Skrzydlatej" przez red. J. R. Koniecznego ośrodku lotniczym w Kazanłyku, gdzie odbędzie się m.in. rajd samolotowy w okresie 25.VIII.—3.IX.1977 r.

Podobnie jak w wielu innych Komisjach FAI, również i w Komisji Lotnictwa Ogólnego nastąpiła zmiana przewodniczącego. Jej wieloletni przewodniczący J. Blond zrezygnował z pełnienia funkcji. Na jego miejsce wybrano **J. Reymonda (Szwajcaria),** bardzo aktywnego członka Komisji i organizatora wielu imprez FAI. Wiceprzewodniczącymi zostali wybrani: **W. Ottley (USA)** i **S. Hugosson (Szwecja),** a sekretarzem — **P. Boulanges (Francja).**

Dr inż. EDWARD POPIOŁEK
Przewodniczący Komisji Samolotowej Aeroklubu PRL

SAMOLOT W

Nie zdajemy sobie nawet sprawy, tak przywykliśmy do tego, że niemal codziennie prasa i periodyki wydawnicze dostarczają nam dziesiątki zdjęć o tematyce lotniczej, w których to głównym bohaterem jest samolot. Chciałbym jednocześnie zaznaczyć, że artykuł ten wbrew pozorom nie jest próbą syntezy teorii fotografowania samolotu jako odrębnej formy przestrzennej. Jest on jedynie wynikiem analizy, i to głównie statystycznej, pewnych tendencji portretowania obiektu latającego zwanego samolotem, wypracowanych w ciągu niemal stu lat jego istnienia.

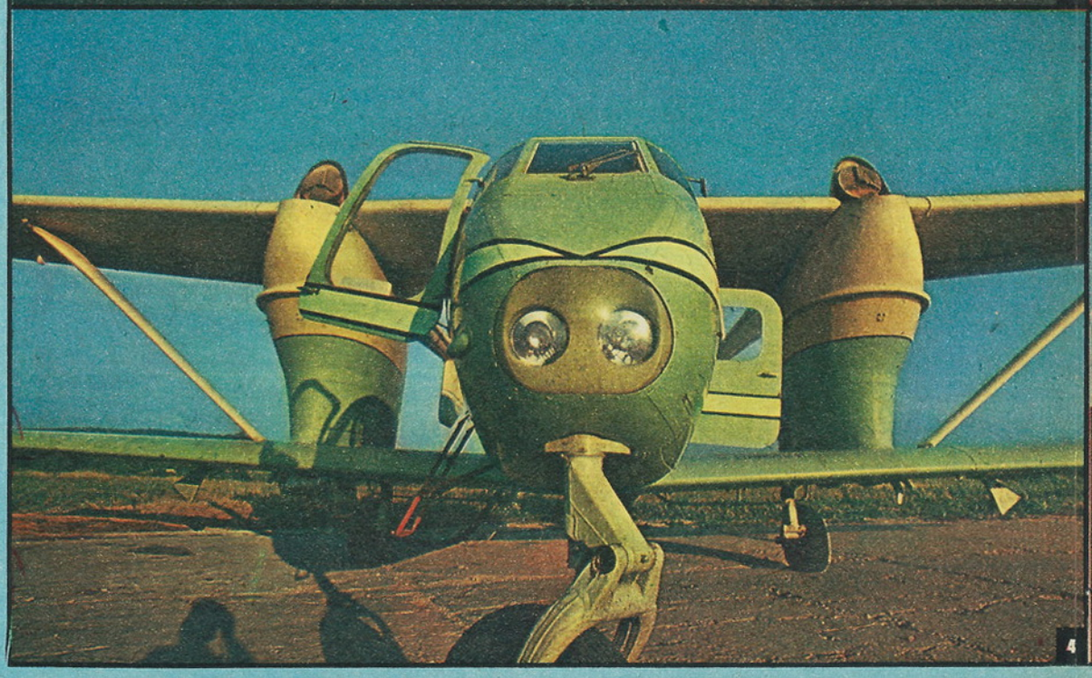
Jest faktem niepodważalnym, że żyjemy w czasach, gdy nawet otaczające nas przedmioty codziennego użytku, takie jak np. telefony, lampy, opakowania, noszą nadane im przez ich twórców piętno opływowości kształtów. To świadome czy podświadome zmniejszanie „Cx" przedmiotów, których walor użytkowy polega na statycznym upiększaniu lub ułatwianiu nam życia, jest wynikiem wpływu lotnictwa i nauk ściśle z nim związanych tj. aerodynamiki i dynamiki gazów, na gusta i świadomość wzrokową nie tylko projektantów, ale wręcz całego społeczeństwa. Wypracowana w toku ewolucji płatowca elegancja kształtu, różnorodność i niepowtarzalność formy jak również bardzo zróżnicowana konwencja malowania płatowców powoduje, że samolot stał się dzięki swym walorom estetycznym obiektem zachwycającym ludzi z kręgów nawet zupełnie nie związanych z lotnictwem.

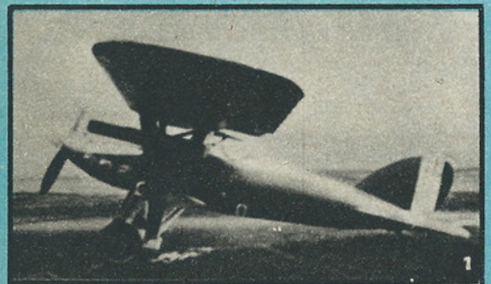
Analizując ten obecnie niezwykle szeroki materiał zdjęciowy, z którym to miłośnicy lotnictwa stykają się na codzień, można zauważyć pewne prawidłowości, pozwalające wyraźnie rozróżnić charakter publikowanych zdjęć. Pierwsza grupa obejmuje zdjęcia ukazujące w sposób jak najbardziej efektywny i „obiektywny" płatowiec, są to więc przede wszystkim zdjęcia typu reklamowo-katalogowego (typowym przykładem jest zdjęcie 7). Drugą grupę, będącą niezwykle ciekawym podejściem do tematu stanowią zdjęcia o charakterze lekko surrealistycznym, w których to autorzy wprowadzając celowo przerysowania uzyskują dzięki temu efekty nieco groteskowe, lub też świadome wyeksponowanie pewnych elementów samolotu. Ta grupa zdjęć pozostawia najszersze pole dla inwencji artysty, niemniej stwarza pewne niebezpieczeństwo związane z tym, że końcowy efekt plastyczny jest określony tylko subiektywnym odczuciem fotografika. Trzecią grupą, niezwykle często występującą we wszelkich typach publikacji, jest wprowadzenie samolotu jako elementu inspirującego kompozycyjnie lub wyrazowo (treściowo). Samolot bowiem, wnosząc pierwiastek niezwykle romantyczny jakim jest element podboju przestrzeni, stanowi czynnik niezwykle chętnie wykorzystywany przy uatrakcyjnianiu kompozycyjnym ujęcia, jak również stanowi tło przeważającej liczby zdjęć typu pamiątkowego. Na nich to, na tle samolotu, bardzo często widzimy postacie „legendarnych zdobywców przestrzeni", jak również przypadkowych pasażerów. Będę się starał omówić nieco dokładniej trzy wymienione na wstępie grupy fotografii.

ZDJĘCIA KATALOGOWE

Na rysunku zaznaczono grubą linią przerywaną w układzie promiennym najczęściej występujące kierunki ujęć spotykanych w fotografii

3


4


1

2

1, 2 — Samolot Nieuport-Delage 42C.

3 — Samolot sportowy Z-42M.

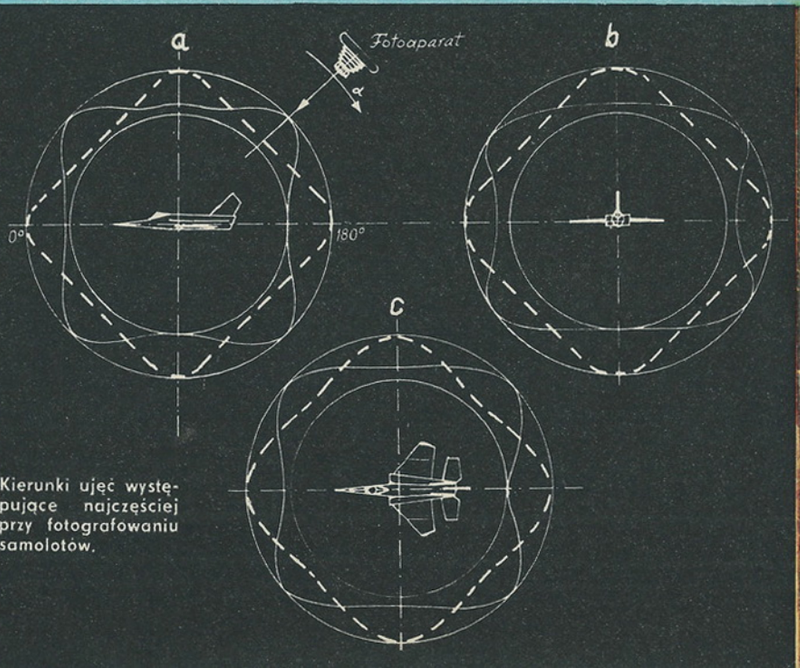
4, 5 — Samolot rolniczy M-15.

6 — Samolot wielozadaniowy An-2.

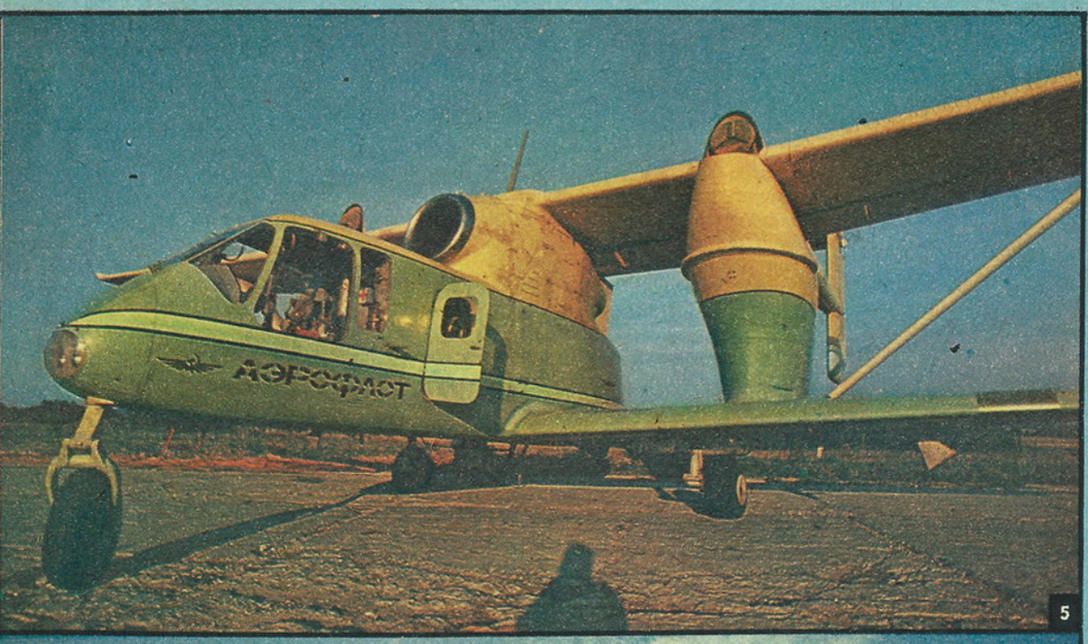
7 — Samolot wielozadaniowy PZL-104 „Wilga".

8 — Pamiątkowe zdjęcie na tle „Bociana".

Zdjęcia: L. DĄBROWSKI



Kierunki ujęć występujące najczęściej przy fotografowaniu samolotów.



5

6

OBIEKTYWIE

7

tego typu, odpowiednio w trzech głównych płaszczyznach a, b, c przechodzących przez oś symetrii samolotu. Zdjęcia tej grupy wykonywane są najczęściej obiektywami o standardowej ogniskowej, czyli zakres kąta obiektywu waha się, jak wynika z posiadanych przeze mnie danych w zakresie od 35° do 50°. W bardzo wielu publikacjach tego typu tło pozostaje nieostre lub celowo poruszone, np. na zdjęciach w locie. Na zdjęciach 1 i 2 widzimy reprodukcję fotografii z katalogu wytwórni Nieuport-Astra, przedstawiającą samolot Nieuport-Delage Type 42C z roku... 1925. Fotografia ta jest przykładem całkowicie współczesnego podejścia kompozycyjno-ujęciowego do tematu.

ZDJĘCIA DRUGIEJ GRUPY

Grupa ta stanowi domenę obiektywów o ogniskowej krótszej od standardowej. Zakres stosowanych kątów obiektywów waha się od 60° do 100°, a w skrajnych przypadkach nawet do 180°, czyli do użycia tzw. „rybiego oka". Zniekształcenia w tej grupie fotografii są wprowadzane jako element zamierzony, będący przy tym podstawowym środkiem wyrazu, czy to plastycznego czy też reklamowego. Celem zdjęć tego typu jest wywarcie silnego wrażenia na odbiorcy niecodziennością perspektywy, z silnym akcentem narzuconym przez artystę, a ukierunkowującym niejako zakres treści odbieranej, gdy oglądamy pracę. Cienką linią ciągłą na rysunku zostały zaznaczone najczęściej występujące kierunki ujęć w tej grupie. Zdjęcia 3, 4 i 5 są przykładami uzyskania efektów tego typu przy użyciu obiektywu, którego kąt wynosi 92°. Natomiast zdjęcie 6 pomimo wyraźnych przerysowań zbliża się najbardziej do zdjęć grupy pierwszej, ze względu na charakterystyczny dla niej kierunek ujęcia. Decydującą rolę w tej grupie zdjęć ma dla uzyskania właściwego efektu estetycznego odległość zdjęciowa, decydująca zarówno o wielkości przerysowania jak również o swobodzie kompozycji zdjęcia.

ZDJĘCIA TRZECIEJ GRUPY

Tą grupą zdjęć nie rządzą prawie żadne szczególne prawa. O poprawności czy też efektowności zdjęcia decydują ogólne prawa kompozycji. Wynika to z faktu, że samolot z podmiotu staje się tłem lub elementem dopełniającym. Zdjęcie 8 jest właśnie przykładem posiadającym wiele cech charakterystycznych dla zdjęć tej grupy. Samolot bowiem jest tu jedynie akcentem nadającym określoną treść dla całej kompozycji. Podobnie jest w przypadku wszelkich zdjęć o charakterze pamiątkowym.

A oto krótkie podsumowanie artykułu i wnioski:

1 — czynnikiem podstawowym jest właściwa kompozycja zdjęcia, zgodna z klasycznymi zasadami kompozycji;

2 — samolot jako forma plastyczna posiada pewne charakterystyczne dla niego uprzywilejowane kierunki ujęć i ich przestrzeganie bardzo ułatwia stworzenie dobrego zdjęcia;

3 — należy pamiętać o indywidualności plastycznej każdego typu samolotu, co prowadzić powinno do zamierzonego przedstawienia jego walorów estetycznych;

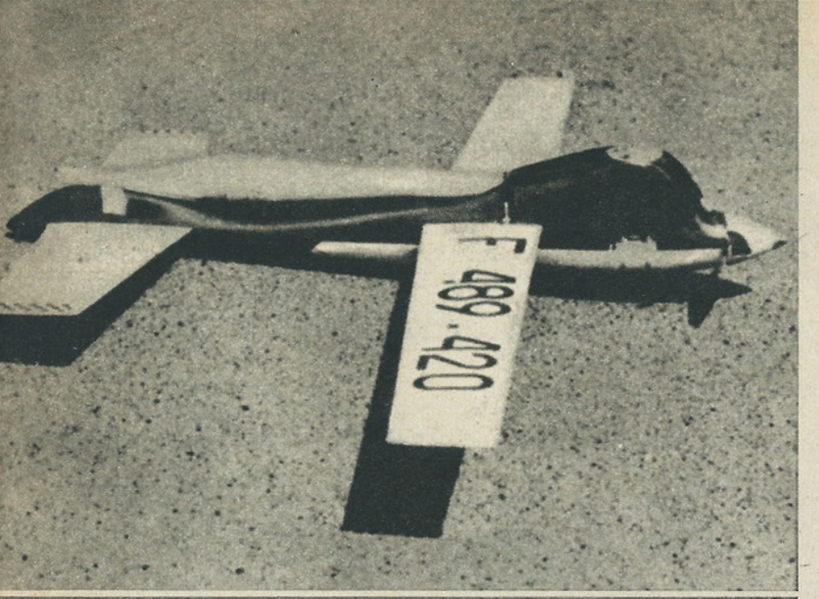
4 — niejednokrotnie o atrakcyjności zdjęcia o tematyce lotniczej decyduje włączenie lub wyłączenie tła jako czynnika tworzącego oprawę tematu podstawowego;

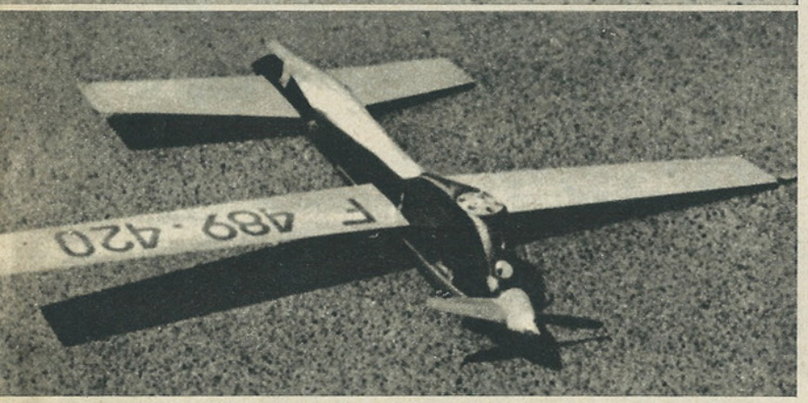
5 — w zdjęciach grupy trzeciej właściwy dobór tła i jego efektywność plastyczna są głównym czynnikiem decydującym o atrakcyjności zdjęcia.

Kończąc ten artykuł chciałbym zaznaczyć, że nie mam bynajmniej ambicji stworzenia jakiejkolwiek trwałej teorii fotografowania czy też widzenia płatowców, chciałbym natomiast odwołać się do świadomości wzrokowej tych wszystkich, którzy pragną amatorsko utrwalać przy pomocy swoich aparatów niepowtarzalne piękno i wdzięk latających maszyn. Może pomogę im w analitycznym podejściu do obiektu fotograficznego, z którym stykają się na codzień i tym samym ułatwię wyrobienie własnego, zupełnie odrębnego spojrzenia na samolot, którego walory estetyczne stawiają go w kręgu najdoskonalszych modeli do portretowania.

LUDOMIR DĄBROWSKI

8





SZYBKI MODEL NA UWIĘZI MISTRZA FRANCJI 1975 i 1976

Wśród konstrukcji zagranicznych, godnych uwagi, interesujący jest model konstrukcji Daniela Enfroy'a, dwukrotnego mistrza Francji w latach 1975—1976. Zaszczytne tytuły uzyskał za prędkość 227 km/h dwa lata temu i 234 km/h w ub. r. Na zeszłorocznych mistrzostwach świata, rozgrywanych w Utrechcie, zajął 12 miejsce wynikiem 234,6 km/h.

Enfroy zajmuje się wyłącznie modelami na uwięzi: szybkimi i przeznaczonymi do wyścigu zespołowego. Jego pasją są silniki, które przygotowuje niezwykle starannie do każdej imprezy. Jeśli chodzi o konstrukcje modeli, to jest zwolennikiem ulepszania określonego typu, a więc tworzy wersje rozwojowe, stale coś uzupełniając i wzbogacając, nie narusza jednak zasadniczych, dobrze wypróbowanych podzespołów.

Model, którego zdjęcia i plan przedstawiamy, ma układ klasyczny. Uwagę zwraca stosunkowo duża powierzchnia statecznika poziomego, co wynika zapewne ze względu na usytuowanie rury rezonansowej obciążającej tylną część kadłuba.

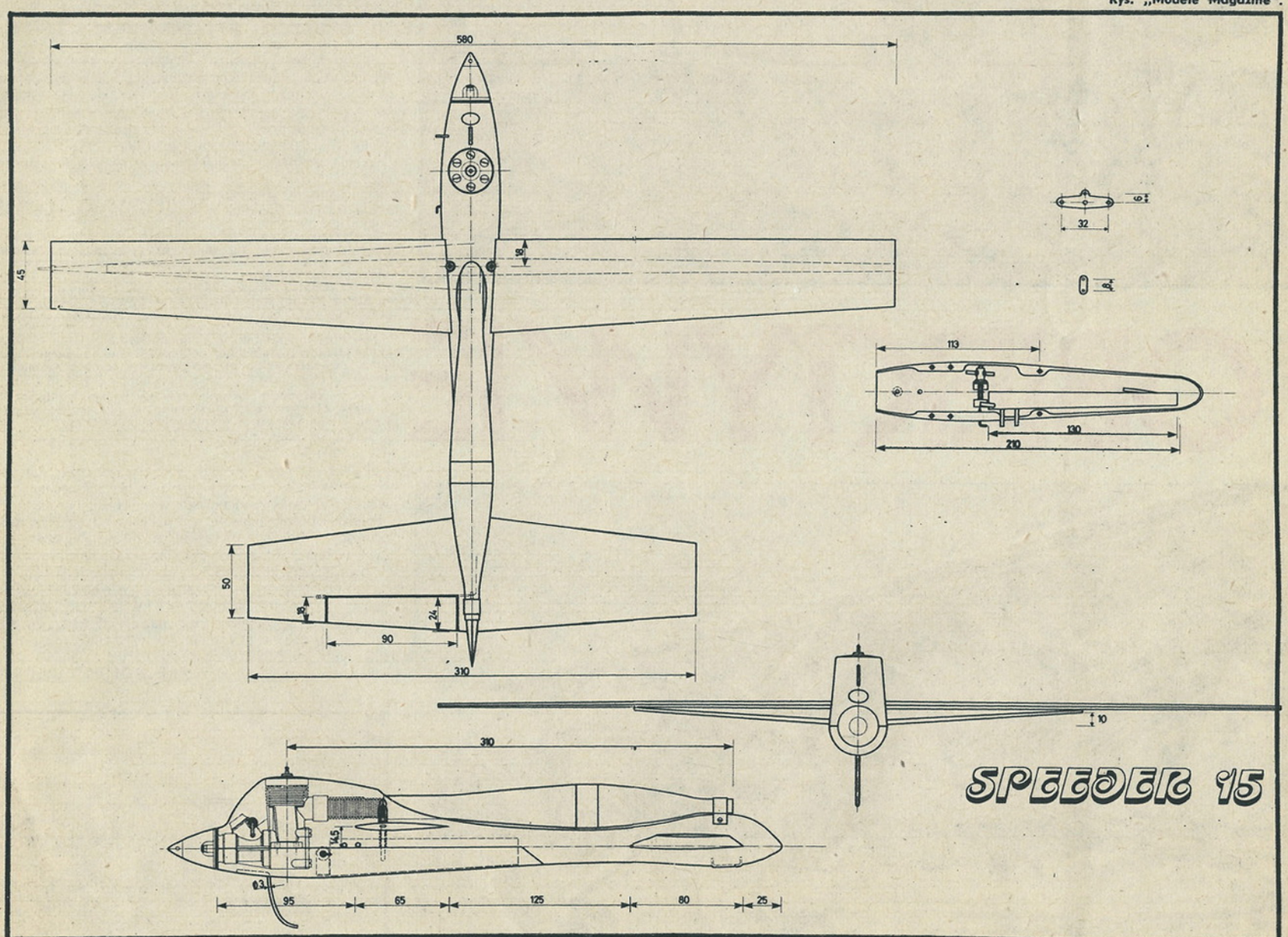
Kadłub konstrukcji mieszanej: aluminium — tworzywo sztuczne — drewno balsa. Zbiornik paliwa ciśnieniowy o pojemności 22 cm³. Masa łoża silnikowego wraz ze zbiornikiem i regulatorem zasilania pomysłu konstruktora wynosi 125 g.

Skrzydła mają profil cienki, dwuwypukły i symetryczny. Wykonane są z cienkiej blachy aluminiowej, sklejonej na krawędzi spływu żywicą epoksydową. Wewnątrz skrzydeł na całej ich rozpiętości wklejony jest dźwigar drewniany (jodłowy). Linki sterownicze przechodzą przez wnętrze lewego skrzydła do skrajnej rurki aluminiowej, również przyklejonej żywicami epoksydowymi.

Statecznik poziomy wykonano całkowicie z balsy, wzmocnionej na krawędziach listwami sosnowymi szerokości 5 mm. Profil symetryczny, dwuwypukły o maksymalnym zgrubieniu w 50% cięciwy. Ster wysokości znajduje się tylko na lewej połówce statecznika.

Masa modelu wynosi 460 g. Śmigło fabryczne, drewniane 6×7". Silnik z zapłonem żarowym o pojemności skokowej cylindra 5 cm³. Dolna część kadłuba chroniona jest przy lądowaniu przez małą płozę wygiętą z drutu o średnicy 3 mm i okucie blaszane widoczne na bocznym rzucie modelu. W sumie: konstrukcja wzorowa.

Rys. „Modele Magazine".



W ZASIĘ-GU SKRZY-DEŁ

REFERENT PILOT

Oddział Zakładu Usług Agrolotniczych w Mielcu szkoli we własnym zakresie pilotów rolniczych. W tym celu jesienią ubiegłego roku przyjął do pracy na etaty administracyjne (referentów) pierwszych pilotów samolotowych z licencją turystyczną. Byli to piloci z bardzo niewielkim doświadczeniem lotniczym, którzy dopiero co uzyskali te licencje. Jeden z nich miał nawet zaledwie 30 wylatanych godzin, czyli tzw. „gołą" licencję turystyczną.

Głównym zajęciem tych referentów-pilotów było intensywne szkolenie lotnicze. Nie żałowano dla nich resursu samolotowego. Otoczono ich serdeczną i fachową opieką instruktorską. Szczególnie duży wkład pracy w szkolenie nowych pilotów włożył szef pilotów Oddziału ZUA w Mielcu, instr. pil. Paweł Dzida. Po trzech miesiącach intensywnego szkolenia na „Wildze" i Aenie-2 (!), Leszek Bobra, Andrzej Domański i Jarosław Zimmer mogli się już stawić przed Państwową Lotniczą Komisją Egzaminacyjną i w wyniku egzaminów teoretycznych i praktycznych uzyskali licencje pilotów samolotowych zawodowych II klasy. Krótkie lecz efektywne szkolenie zakończyło się pełnym sukcesem. Nowo kreowani piloci zawodowi mogli wreszcie przejść na etaty lotne i zwolnić etaty referentów dla następnych pilotów z licencją turystyczną. Oddział ZUA w Mielcu kontynuuje bowiem opisane powyżej szkolenie z następnymi kandydatami na pilotów rolniczych.

Tymczasem pierwsza trójka pilotów nie miała czasu spocząć na laurach. Teoretyczny kurs lotów oraz kurs lotów według przyrządów (IFR) — to były ich następne zadania. W międzyczasie, kiedy tylko się dało, doskonalili się w lotach na samolocie An-2. Z wiosną wysłani zostali w teren, by zdobywać praktykę w lotach agro. Po jej odbyciu, co zapewne nastąpi w błyskawicznym, mieleckim tempie, będą mogli ubiegać się o wpis do swojej licencji pilota zawodowego „uprawnienia do wykonywania lotów AGRO". Wszystko wskazuje na to, że jeszcze pod koniec tej wiosny ubiegłoroczni piloci turystyczni pracować będą nad polami, pilotując rolnicze samoloty An-2.

Dobra robota mieleckiego Oddziału ZUA w zakresie szkolenia nowych kadr jest jednak okazją do pewnych refleksji i uogólnień.

Jeszcze kilkanaście, a nawet kilka lat temu lotnictwo zawodowe było bardzo wybredne w przyjmowaniu do pracy pilotów. Trzeba było mieć co najmniej kilkaset, a nawet ponad tysiąc wylatanych godzin i duże doświadczenie w powietrzu, by można było liczyć na przyjęcie do Polskich Linii Lotniczych LOT, lotnictwa sanitarnego, gospodarczego czy usługowego. Oczywiście także licencję pilota zawodowego i najlepiej jeszcze uprawnienia instruktorskie. Lotnictwo sportowe jako główne źródło kandydatów do lotnictwa zawodowego miało jednak wtedy wielu pilotów i niemało instruktorów. Lotnictwo zawodowe mogło więc wybierać i grymasić. Jak jednak wskazuje mielecki przykład, czasy te należą już do przeszłości. I sytuacja ta dotyczy nie tylko lotnictwa rolniczego, ale także wszystkich pozostałych rodzajów lotnictwa cywilnego. By zdobyć kwalifikowanych kandydatów na pilotów zawodowych, instytucje i przedsiębiorstwa lotnicze nie żałują teraz środków. Zmusza ich do tego życie. Przykładem jest mielecki Oddział ZUA. Przykładów takich w Polsce można by jednak znaleźć więcej. Mimo wszystko uważam, że w skali całego naszego lotnictwa cywilnego mielecki przykład nie powinien być powielany. Można go tylko rozumieć jako działanie doraźne.

Lotnicze przedsiębiorstwa usługowo-produkcyjne powinny bowiem zajmować się przede wszystkim tym, do czego zostały powołane, a nie szkoleniem pilotów niemalże od podstaw. Myślę, że z powodzeniem może to robić Aeroklub PRL i ewentualnie dodatkowo nowo powstające ośrodki (szkoły) szkolenia lotniczego, z tym że te ostatnie skupiać się powinny na szkoleniu specjalistycznym. Lotnictwo zawodowe powinno jednak wydatnie pomóc Aeroklubowi PRL w odbudowie jego potencjału szkolenia podstawowego i dalszego, do poziomu licencji pilota samolotowego II klasy włącznie. Czasy, gdy brało się darmo doświadczonego pilota z lotnictwa sportowego raczej minęły. Teraz trzeba potrząsnąć kiesą. Ale per saldo i tak będzie to czysty zysk dla lotnictwa zawodowego.

Halny

ZA-CHWY-TY I NIE-PO-KOJE

ZWYCZAJE LOTNICZE

Za mało jeszcze dbamy o zwyczaje lotnicze. Niekiedy wprowadzone przed laty, z czasem zapomniane, przestały po prostu obowiązywać. Bez nich lotnictwo, na przykład sportowe, staje się uboższe. Działalność aeroklubów w naszym kraju ujęta jest w określone ramy przepisów i programów działania. Zespoły instruktorów lotniczych przygotowują do latania i skakania, prowadzą szkolenie i trening, wpływają na rozwój zainteresowań lotniczych członków poszczególnych klubów.

Instruktorzy lotniczy dysponują prasą lotniczą, podręcznikami i książkami lotniczymi, a także filmami instruktażowymi. Nie zawsze jednak w każdych warunkach i środowiskach one wystarczają. Dużą pomocą w codziennej pracy klubowej mogą okazać się zwyczaje lotnicze. Z wypowiedzi instruktorów, a także członków zarządów wynika niedwuznacznie, że zwyczaje w aeroklubach pomagają w działalności wychowawczej i lotniczej, a przede wszystkim mają ogromny wpływ na zacieśnienie więzi członków z klubem macierzystym.

Z satysfakcją trzeba stwierdzić, iż w większości aeroklubów wprowadzane od dawna zwyczaje klubowe są nie tylko kultywowane, ale także rozwijane. Członkowie klubu zżyli się z nimi, a one z kolei stały się im nieodłączne. Bez nich nie wyobrażaliby sobie działalności lotniczej klubu.

Dobrym na przykład zwyczajem aeroklubu może być uroczystość związana z pierwszym samodzielnym lotem. Przy tej okazji następuje wyróżnienie najlepszych i jednocześnie najmłodszych pilotów, którzy otrzymują dyplomy oraz odznaki. Fotografie tych pilotów są eksponowane na widocznym miejscu w odpowiednich gablotach oraz w świetlicy klubowej. Najlepsi natomiast piloci, czy też skoczkowie, uzyskują jednocześnie prawo pierwszeństwa w lotach i skokach treningowych. Oczywiście do czasu reprezentowania odpowiednio wysokiego poziomu sportowego oraz czynnego zaangażowania w pracach swych sekcji.

Zwyczajem dość często stosowanym w aeroklubach jest uroczystość rozpoczynania i kończenia sezonu lotniczego każdego roku kalendarzowego. Z tej okazji organizuje się spotkania oddzielnie wszystkich sekcji bądź też łącznie, po których następuje powitanie lub zakończenie lotów i skoków z odpowiednim ceremoniałem. Między innymi odbywa się wciąganie na maszt flagi państwowej, ogłasza się zamierzenia klubu na cały rok, a kończy pokazami lotniczymi. Po nich, zgodnie ze zwyczajem, odbywają się loty pasażerskie dla tych, którzy uzyskali najlepsze wyniki w kursie teoretycznym (przeprowadzonym w okresie jesienno-zimowym) oraz dla członków wspierających aeroklub. Kolejność może być dowolna.

Wprowadzone zwyczaje w aeroklubach uatrakcyjniają ich działalność, pobudzają swych członków do wprowadzenia nowych form zespalających członków klubu w zwartą rodzinę lotniczą.

Przykładów można wymienić dużo: dniem czy czy też świętem klubu może być dzień założenia aeroklubu; w tym dniu można zorganizować spotkanie koleżeńskie, zjazd wychowanków (co kilka lat), wieczór klubowy połączony ze wspomnieniami, ognisko wspólnie z harcerską drużyną lotniczą itp. Z okazji dnia klubu można ogłaszać pilota lub skoczka roku, tego dnia można także wyróżniać i nagradzać członków klubu za osiągnięcia w szkoleniu lotniczym. Do zwyczajów zaliczyć trzeba również wręczanie legitymacji klubowych, odznak, licencji, proporczyków, dyplomów, organizowanie spotkań z wyróżniającymi się członkami kół lotniczych i harcerskich drużyn lotniczych, seniorami lotnictwa. Ważną uroczystością może być pożegnanie tych, którzy ze względów zdrowotnych nie będą mogli już latać i skakać. Ostatni lot lub ostatni skok w klubie — na wiele dni przed terminem ważności badań lekarskich może być miłą uroczystością dla członków klubu, szczególnie wówczas, gdy zostanie ona połączona ze spotkaniem osoby przestającej latać lub skakać. Takie chwile pozostają na długo w pamięci i są jednocześnie wyrazem uznania za dotychczasową pracę.

Wprowadzone zwyczaje lotnicze mogą okazać się pożądaną formą wyróżniania i nagradzania członków klubu. Mogą także wpływać na współzawodnictwo wewnątrzklubowe.

Obserwator

SYLWETKA TYGODNIA

FRANCISZEK GOŁATA

Któż nie słyszał o Franku Gołacie? Może tylko ten, którego związki z lotnictwem są jeszcze zbyt świeże. Wszyscy bowiem, nieco starsi, piloci szybowcowi i samolotowi pamiętają go ze Szkoły Szybowcowej im. Czesława Tańskiego w Fordonie. Właśnie w latach 1947—1963 był w niej instruktorem, szefem wyszkolenia, a następnie kierownikiem.

Ze szkołą fordońską związany był przez ponad 16 lat, pracując nad przygotowaniem lotnictwu sportowemu najmłodszych adeptów latania — szybowników. Setki szkolonych tam pilotów pamięta Franciszka Gołatę jako surowego i jednocześnie wyrozumiałego instruktora i wychowawcę. Wielu młodych entuzjastów lotnictwa dziękuje mu za cierpliwość w okresie szkolenia jaką wykazywał; wierzył, że wyrosną z nich piloci, aczkolwiek początkowe postępy w szkoleniu tego nie zapowiadały. On jednak odróżniał przyszłych pilotów od tych, którzy w lotnictwie szukali jedynie sensacji. Nie mylił się. Ci, których zdecydował się pozostawić w szkole, uzyskiwali w następnym okresie dobre wyniki w lataniu i w większości latają do dnia dzisiejszego w lotnictwie cywilnym i wojskowym. To, że są do dzisiaj pilotami, zawdzięczają w dużej mierze intuicji Franciszka Gołaty.

Poza pracą szkoleniową, która stanowi ponad połowę jego działalności lotniczej, brał udział w obozach, zawodach, tak szybowcowych jak i samolotowych. Od 1946 r. związał się z Aeroklubem Bydgoskim i pozostał mu wierny po dzień dzisiejszy.

W 1969 r. rozpoczął pracę w zorganizowanym Oddziale PLL LOT w Bydgoszczy na stanowisku jego kierownika. Już po kilku latach kierowany przez niego oddział zajął w 1973 i 1974 r. pierwsze miejsce w Socjalistycznym Współzawodnictwie Pracy między oddziałami krajowymi.

Za pracę zawodową i społeczną uzyskał wysokie odznaczenia państwowe. Ostatnio otrzymał nasze honorowe wyróżnienie roku 1976 — BŁĘKITNE SKRZYDŁA. (m).

Jeszcze nie tak dawno udostępniliśmy nasze łamy dla plastyki o tematyce lotniczej i kosmicznej twórców zagranicznych. Między innymi zamieściliśmy obrazy artystów-plastyków radzieckich i amerykańskich. Obecnie prezentujemy artystkę-plastyczkę polską, Marię Wollenberg-Kluzę, którą zafascynowała tematyka kosmiczna. Obrazy jej nowego cyklu pt. „Człowiek i Kosmos" zamieszczamy w kolorze czarno-białym.

ZNAJOMI Z KOSMOSU

Tajemniczość planet, mroczność przestrzeni kosmicznej — akcentowane są ostrym kontrastem światłocieni. Na blisko 20 płótnach Maria Wollenberg-Kluza fascynuje kosmicznym tematem, żywymi, czystymi barwami ciał niebieskich, ludzi w skafandrach wyruszających na podbój wszechświata.

— Wschód słońca na Marsie — czy malowałam go takim, jaki jest w rzeczywistości?

— Randez-vous w Kosmosie statków Sojuz i Apollo — czy tak właśnie wyglądało to spotkanie?

Na obrazach artystki bohaterowie Kosmosu. Jurij Gagarin. Ten, który zapoczątkował podróże w Kosmos. Dalej trzej zdobywcy srebrnego globu: Armstrong, Adrian i Collins. Ich pobyt na Księżycu malarka uwiecznia symbolem znaczącym — śladem ludzkiej stopy na powierzchni księżycowej.

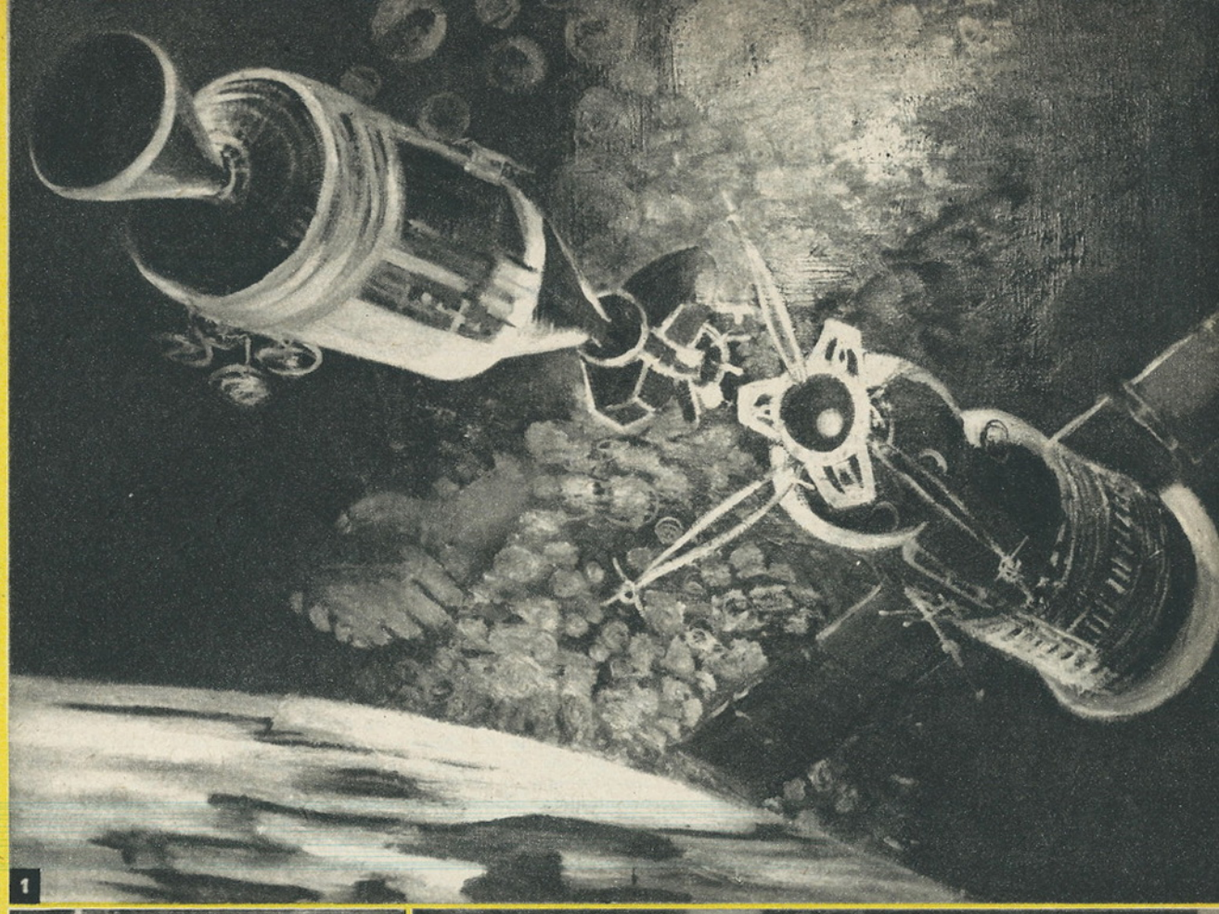
W obrazie zatytułowanym „Poza grawitacją" oglądamy „przechadzkę" kosmonauty zawieszonego w przestrzeni kosmicznej podczas opuszczania pojazdu kosmicznego.

W pracach absolwentki warszawskiej Akademi Sztuk Pięknych sporo jest elementów fantazji zaczerpniętej z powieści Lema. Malarka zwierza się, że wiele czasu poświęciła na kosmiczną lekturę. Z niej czerpała inspirację do swoich prac.

— Pragnęłam ukazać człowieka w Kosmosie w tonacji radosnej, aby nie czuł się osamotniony w niepewności. Stąd w moich pracach zagęszczenie barw, elementy fantazji.

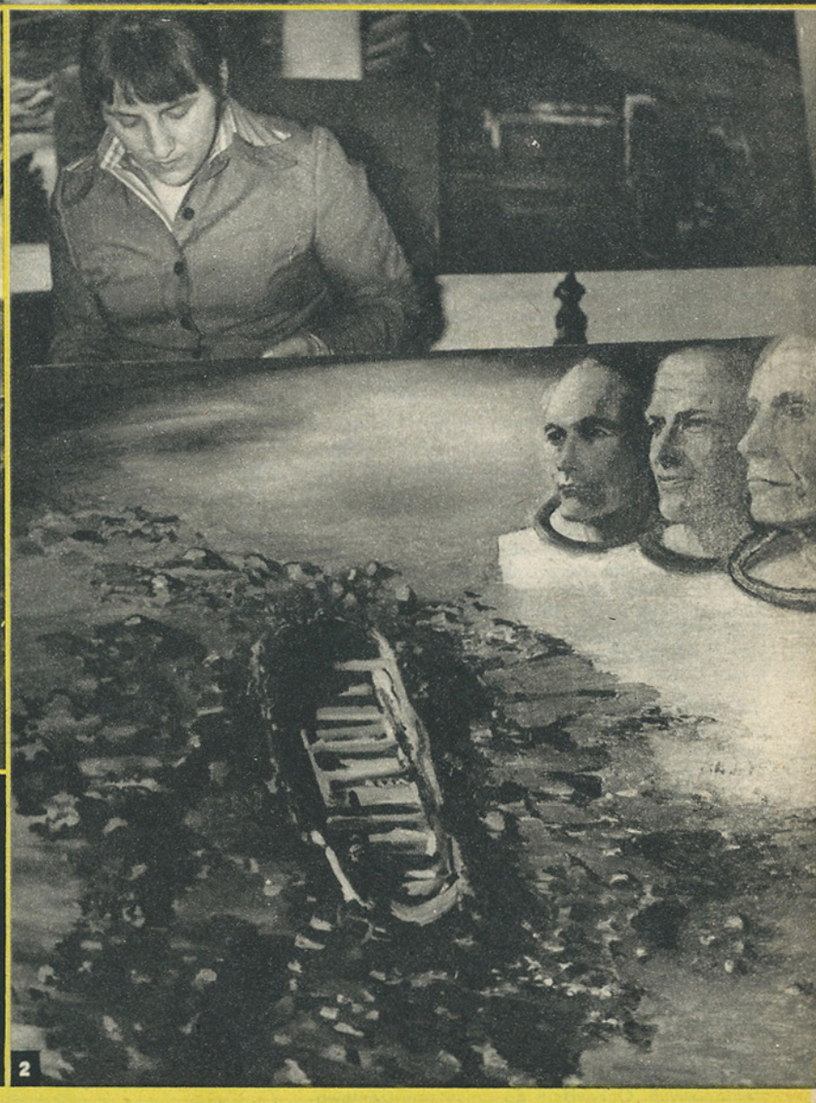
Przyznajmy, iż przydaje to obrazom młodej malarki niezwykłej głębi — tajemniczej i urzekającej. W sam raz do tematu „Człowiek i Kosmos", jak zatytułowała swój nowy cykl.

Tekst: JERZY CHOJNACKI
Zdjęcia: T. SZCZEPANIAK



1

3



2

1. Kosmiczne rendez-vous
2. Tak autorka uwieczniła pobyt człowieka na Srebrnym Globie.
3. Kosmiczny temat zafascynował młodą artystkę.
4. Pracownia młodej malarki pełna rakiet, ludzi w skafandrach.
5. Pierwszy kosmonauta Jurij Gagarin w obrazie Marii Wollenberg-Kluza.

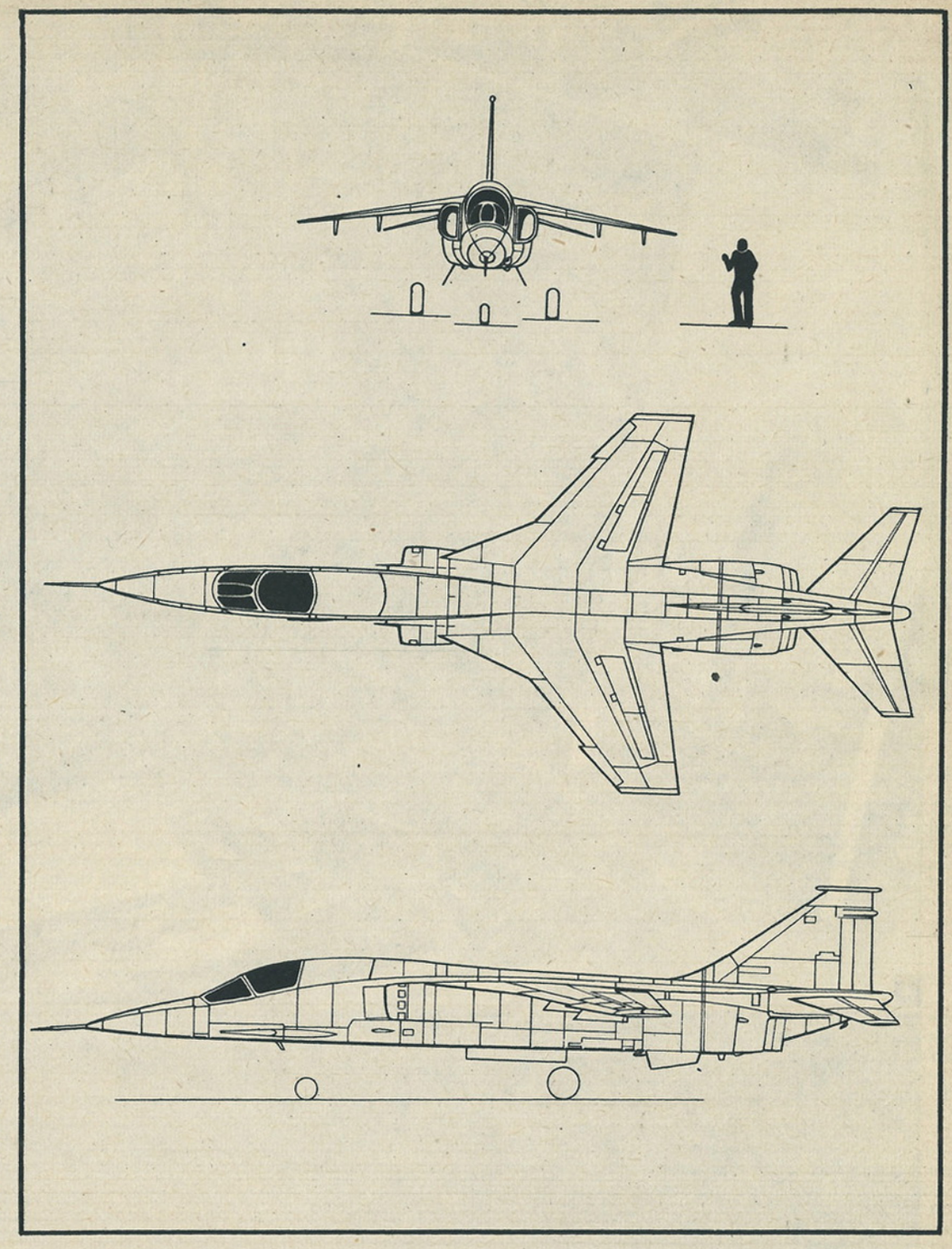
4

SAMOLOT WOJSKOWY MITSUBISHI FS T-2 „KAI"

Japoński przemysł lotniczy produkuje samoloty bojowe jak dotąd wyłącznie na podstawie licencji amerykańskich, natomiast sprzęt szkoleniowy jest konstrukcji krajowej. Wytwórnia Mitsubishi opracowała projekt nowoczesnego samolotu szkolno-treningowego o napędzie odrzutowym. Kierownikiem zespołu konstrukcyjnego był dr Kenji Ikede. Pierwszy lot prototypu samolotu, oznaczonego XT-2 („SP" nr 37/1972), odbył się w lipcu 1971 r. W latach następnych samolot ten pod oznaczeniem T-2 wszedł do produkcji seryjnej i został przekazany do wojskowych szkół lotniczych. Jest to pierwszy samolot naddźwiękowy konstrukcji japońskiej.

Samoloty szkolno-treningowe tej klasy zostają zwykle przystosowane do zadań bojowych. Tak też stało się z samolotem T-2, na bazie którego został opracowany jednomiejscowy samolot myśliwsko-szturmowy, oznaczony FS T-2 „KAI". Dwa prototypy zostały oblatane w czerwcu 1975 r. Pierwsza seria 18 samolotów ma być dostarczona do jednostek na przełomie roku 1977/1978. Dalsze 50 egzemplarzy zostanie wykonanych do 1980 r. T-2 „KAI" zastąpi w japońskich „siłach samoobrony" przestarzały myśliwiec amerykański F-86 „Sabre", używany jako szturmowiec.

Samolot bojowy FS T-2 „KAI" różni się od szkolno-treningowego T-2 głównie pojedynczą kabiną oraz wyposażeniem. Jest to jednomiejscowy dwusilnikowy wolnonośny grzbietopłat konstrukcji metalowej. Trapezowy płat o skosie krawędzi natarcia 42°, silnie zwiększonym przy kadłubie, odznacza się ujemnym wzniosem 9°. Profil naddźwiękowy o grubości względnej 4, proc. Konstrukcję nośną skrzydła stanowi keson wielodźwigarowy z pokryciem integralnie wzmocnionym metodą frezowania z grubych płyt duralowych. Niemal na całej krawędzi natarcia umieszczone są klapy przednie konstrukcji ulowej. Klapa zewnętrzna jest nieco wysunięta do przodu, tworząc uskok natarcia porządkujący przepływ na górnej powierzchni skrzydła na dużych kątach natarcia. 70 proc. krawędzi spływu zajmują jednoszczelinowe klapy tylne, wychylane elektrycznie. Brak lotek. Sterowanie poprzeczne odbywa się za pomocą hydraulicznie wychylanych dwuczęściowych spoilerów, umieszczonych na górnej powierzchni skrzydeł, przed klapami.



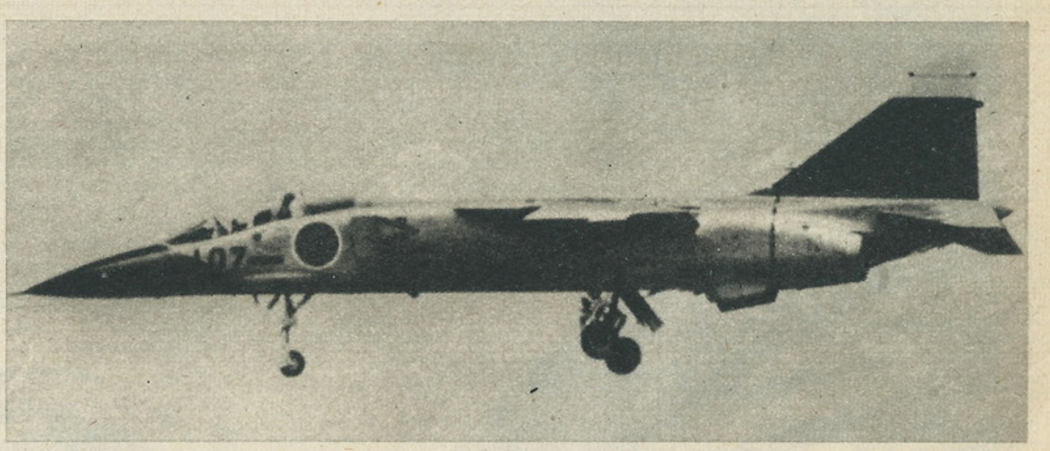
Kadłub konstrukcji półskorupowej, ukształtowany wg „reguły pól". Ciśnieniowa, klimatyzowana kabina pilota wyposażona jest w fotel wyrzucany Weber ES-7J klasy „zero-zero". Osłona kabiny otwiera się do tyłu. Pod środkową częścią kadłuba zabudowane są płytowe hamulce aerodynamiczne.

Podwozie trójkołowe z kołem przednim, całkowicie chowane w locie do kadłuba. Chowanie i wypuszczanie — hydrauliczne (wypuszczanie awaryjne — pneumatyczne). Amortyzatory oleopneumatyczne. Hamulce hydrauliczne z automatami przeciwpoślizgowymi.

Napęd samolotu, to dwa turboodrzutowe, dwuprzepływowe silniki Rolls-Royce/Turboméca „Adour" (takie same jak w samolocie „Jaguar"), produkowane z licencji w Japonii przez wytwórnię Ishikawajima-Harima, pod oznaczeniem TF 40-IHI-801A. Ciąg każdego silnika wynosi 1730 kG bez dopalania i 3200 kG z dopalaniem. Silniki zabudowane są obok siebie w tylnej części kadłuba. Wloty powietrza zaopatrzone są w boczne chwyty o stałej geometrii. Płyty oddzielające warstwę przyścienną stanowią równocześnie wytwornice skośnych fal uderzeniowych.

Paliwo w łącznej ilości 3800 litrów mieści się w 7 zbiornikach kadłubowych. Samolot jest uzbrojony w wielolufowe działko 20 mm „Vulcan" umieszczone z boku kadłuba, obok kabiny. Na końcach skrzydeł mogą być zamocowane kierowane podczerwienią pociski klasy „powietrze-powietrze". Pod kadłubem i skrzydłami — 5 zaczepów na bomby, zasobniki pocisków niekierowanych, zbiorniki itp.

(J. Ś)



DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 7,87 m, długość — 17,86 m, wysokość — 4,44 m, pow. nośna — 21,18 m², wydłużenie — 2,9.

Masy: Masa własna — 6 500 kg, masa całkowita (max.) — 13 800 kg, obciążenie pow. — 650 kg/m², obciążenie ciągu (z dopalaniem) — 4(2,15) kg/kG.

Osiągi: Prędkość max. (12 000 m) — Ma = 1,6(1 700 km/h), czas wznoszenia na 11 000 m — 2 min, promień działania (hi-lo-hi) z ładunkiem 2 700kg bomb — 550 km, zasięg max. (bez ładunku) — 2 870 km, rozbieg — 1 200 m.

nasze trasy

O PODOFICERACH — CIĄG DALSZY

Poinformujemy teraz naszych Czytelników, udzieliwszy im odpowiedzi na pytania dotyczące znaczenia podoficerów zawodowych w siłach zbrojnych i warunków przyjmowania kandydatów na podoficerów („SP" nr 15), jaki jest przebieg szkolenia i program nauki w podoficerskich szkołach zawodowych.

Najpierw informacja wstępna: szkół takich, ściśle lotniczych i takich, które mają bezpośredni styk z lotnictwem, jest pięć: Podoficerska Szkoła Zawodowa Wojsk Lotniczych, Podoficerska Szkoła Zawodowa Wojsk Obrony Przeciwlotniczej, Podoficerska Szkoła Zawodowa Wojsk Rakietowych i Artylerii, Podoficerska Szkoła Zawodowa Wojsk Radiotechnicznych, Podoficerska Szkoła Zawodowa Wojsk Rakietowych OPK.

Proces szkolenia ochotników na podoficerów zawodowych obejmuje głównie realizację trzech działów programu nauczania, w skład którego wchodzą przedmioty ogólnowojskowe, społeczno - polityczne i specjalistyczne. Realizacja tych przedmiotów odbywa się zarówno w okresie szkolenia w podoficerskich szkołach służby zasadniczej i w ośrodkach szkolenia specjalistów służby zasadniczej, jak również w okresie odbywania praktyk w jednostkach wojskowych i nauki w podoficerskich szkołach zawodowych.

Działy przedmiotów ogólnowojskowych i społeczno - politycznych dla wszystkich kandydatów na podoficerów zawodowych — w zasadzie są podobne. Różne są natomiast działy przedmiotów specjalistycznych. Dla bliższego zorientowania — podajemy szczegóły dotyczące nauki w dwóch pierwszych, wymienionych wyżej szkołach.

Podoficerska Szkoła Zawodowa Wojsk Lotniczych. Kształci ona podoficerów zawodowych wojsk lotniczych w zakresie technicznej obsługi samolotów wojskowych oraz ich urządzeń. Uczący się tu elewi zdobywają kwalifikacje mechaników obsługi sprzętu technicznego w jednej z następujących specjalności: eksploatacja samolotów, uzbrojenie lotnicze, samolotowe urządzenia elektryczne, samolotowe przyrządy pokładowe, samolotowe urządzenia radionawigacyjne i radiolokacyjne.

Program nauczania specjalistycznego obejmuje m. in. — zależnie od obranego kierunku specjalizacji — budowę, eksploatację i remont płatowców, eksploatację pokładowego uzbrojenia lotniczego, osprzętu lotniczego i samolotowych urządzeń radioelektronicznych.

Absolwenci, po złożeniu egzaminów końcowych, kierowani są do jednostek lotniczych na stanowiska starszych mechaników samolotów, uzbrojenia lotniczego, przyrządów pokładowych, urządzeń elektrycznych i samolotowych urządzeń radioelektrycznych.

A teraz — Podoficerska Szkoła Zawodowa Wojsk Obrony Przeciwlotniczej. Kształci ona kadry podoficerów zawodowych wojsk obrony przeciwlotniczej w trzech podstawowych profilach: klasycznej artylerii przeciwlotniczej, rakietowej artylerii przeciwlotniczej oraz specjalistów urządzeń radiolokacyjnych (operatorów).

Program nauczania specjalistycznego obejmuje m. in.: taktykę i zasady dowodzenia na niższych szczeblach organizacyjnych wojsk obrony przeciwlotniczej, topografię, teorię i zasady strzelań artylerii przeciwlotniczej oraz naprowadzanie rakiet przeciwlotniczych na cel, budowę i eksploatację armat, urządzeń rakietowych, maszyn liczących i stacji radiolokacyjnych. Absolwenci szkoły, po złożeniu egzaminów końcowych, kierowani są na stanowiska podoficerskie w jednostkach klasycznej lub rakietowej artylerii przeciwlotniczej.

Wszystkie podoficerskie szkoły służby zasadniczej, ośrodki szkolenia specjalistów służby zasadniczej oraz podoficerskie szkoły zawodowe dysponują odpowiednio przygotowaną kadrą dydaktyczną i bazą szkoleniową.

(z)

listy

KTO ZNAŁ ppor. pil. KAZIMIERZA CIARKOWSKIEGO

Szanowny Panie Redaktorze!

Miejscowe środowisko Woldenberczyków przy Zarządzie Wojewódzkim ZBoWiD w Szczecinie pragnie nadać Izbie Pamięci Narodowej powstałej w szkole w Dobiegniewie imię pilota ppor. Kazimierza Ciarkowskiego, który w dniu 6 sierpnia 1942 r. został zastrzelony przez Niemców w czasie ucieczki z Oflagu II C w Woldenbergu (obecnie Dobiegniewo).

Organizatorzy tego przedsięwzięcia zwrócili się do naszego Klubu Seniorów Lotnictwa z prośbą o pomoc w uzyskaniu danych dotyczących przebiegu służby wojskowej ppor. pil. Kazimierza Ciarkowskiego do września 1939 r. oraz jego udziału w Wojnie Obronnej Polski 1939 r.

Ponieważ żadnemu z członków naszego Klubu nazwisko wyżej wymienionego nie jest znane, przeto zwracam się do Pana Redaktora z prośbą o przyjście z pomocą miejscowemu środowisku Woldenberczyków przez zamieszczenie na łamach „Skrzydlatej" kilku słów do Czytelników, z prośbą o ich pomoc w ustaleniu danych dotyczących przebiegu służby wojskowej zastrzelonego przez Niemców ppor. pil. Kazimierza Ciarkowskiego. Za spełnienie mej prośby z góry serdecznie Panu dziękuję. Łączę wyrazy szacunku,

Wacław Subotkin
przewodniczący KSL przy Aeroklubie Szczecińskim
ul. Mickiewicza 145 m 6
71-260 Szczecin

HARCERSKI KLUB LOTNIARSKI

Szanowna Redakcjo!

Mam 17 lat, uczę się w LO w Międzyrzeczu. Będąc jeszcze w ostatniej klasie szkoły podstawowej, postanowiłem dostać się do Liceum Lotniczego w Dęblinie. Nie przeszedłem jednak przez sito badań lekarskich. Po tym przeżyciu gotów byłem zerwać z lotnictwem ale — nie zrobiłem tego. Po ukończeniu 16 roku życia napisałem do Aeroklubu Ziemi Lubuskiej, mając nadzieję, że wreszcie oderwę się od ziemi. Znowu badania i „wyrok", kończący wydawałoby się moją nie zaczętą jeszcze przygodę z powietrzem. Mimo to przyrzekłem sobie nie zrywać z lotnictwem; po ukończeniu szkoły średniej chciałbym wstąpić do WOSL, ale na kierunek polityczny.

Ale od ziemi jednak oderwę się. Tę możliwość da mi lotnia. Założyliśmy klub lotniarski pod patronatem ZHP. Wchodzi on w skład klubów specjalnościowych. Lotni jeszcze co prawda nie posiadamy, ale mamy je zamiar kupić. Proszę nie myśleć, że boimy się budowy, pracy i trudności z budową związanych — ten sposób uruchomienia naszego klubu wybraliśmy świadomie, motywując to bardzo małą ilością czasu wolnego.

Działalność w klubie dzielę z pracą w ZHP, co nie jest łatwe. Opiekunem klubu jest prof. Władysław Kwella, dzięki któremu możliwa jest nasza działalność, ale nie tylko nasza — profesor opiekuje się również pracą redaktorów gazetki szkolnej „My", na której stronicach mamy zarezerwowane miejsce na publikacje związane z lotnią.

Moim osobistym sukcesem w tej pracy jest połączenie ambicji lotniczych z pracą w ZHP. Toteż wzywam wszystkich kochających lotnictwo, szczególnie tych, którym los nie sprzyjał, aby zakładali tego typu kluby pod patronatem ZHP. Lotniarz — harcerz — to brzmi pięknie.

Pragnąłbym, abyście — jeżeli to możliwe — opublikowali ten list szczerego miłośnika lotnictwa i instruktora ZHP. Mam jeszcze jedną prośbę: o przyjęcie nas do KAL.

Czuwaj!

Józef Cap, organizator klubu oraz członkowie Harcerskiego Klubu Lotniarskiego przy Szczepie HSPS w Międzyrzeczu: opiekun Władysław Kwella, Alina Korczyńska, Alina Kąkol, Gosia Drobniuch, Wioletta Demkowicz, Gabrysia Gołek, Grześ Jeleński, Andrzej Kraszewski, Marek Grześkowiak, Sewer Wawrzyszko, Mirek Olczak i Marek Furtak.

Przyjmujemy Was z przyjemnością i życzymy sukcesów w pracy (red.)

korespondencje

AEROKLUB POZNAŃSKI

Zgodnie z zarządzeniem ZG APRL dotyczącym przydziału aeroklubów regionalnych do Okręgów Sportowych, trwają intensywne prace organizacyjno-przygotowawcze do skoordynowania działalności propagandowej, szkoleniowej, sportowej i technicznej. Według nowego podziału, w skład Okręgu nr 7 wchodzą aeroklubyy: Poznański, Leszczyński, Ostrowski, Ziemi Lubuskiej i Szczeciński. W dniu 14 marca br. prezesi i kierownicy tych aeroklubów spotkali się na naradzie w CWL Leszno, gdzie zapoznali się z zasadami działania, uzgodnili plan przeprowadzenia regionalnych i okręgowych imprez i zawodów, sposoby ich zabezpieczenia sprzętowo-technicznego, udziału zawodników oraz inne szczegóły organizacyjne na okres sezonu lotnego. Przedyskutowano również kalendarz spotkań i narad roboczych, medyczno-szkoleniowych i technicznych, jak też niektóre formy i metody doskonalenia nawyków, zbierania doświadczeń itp. Funkcję koordynatora działalności i przewodniczącego Rady Okręgu Sportowego nr 7 na okres jednego roku powierzono jednomyślnie prezesowi Aeroklubu Poznańskiego mgr inż. W. Umińskiemu. Obowiązki zaś zastępcy przewodniczącego pełnić będzie z urzędu kierownik Aeroklubu Poznańskiego Z. Paduch. Następne posiedzenie Rady Koordynacyjnej kręgu wyznaczono również w CWL Leszno, 7 maja br.

*

W działalności naszego klubu na uwagę zasługuje współudział w systematycznej i pożytecznej akcji Polskiego Związku Motorowego pn. „Stop — dziecko na drodze". Większość tych ciekawych przedsięwzięć z dziedziny motoryzacji i bezpieczeństwa w ruchu drogowym w r.ub. miała zakończenie na lotnisku macierzystym Aeroklubu Poznańskiego. W sposób atrakcyjny łączono tu konkursy i zawody sportowe z pokazami modelarskimi, skokami spadochronowymi i lotami propagandowymi dla najlepszych.

13 marca br. na specjalnie zorganizowanym, przy udziale dziennikarzy z krajów socjalistycznych, seminarium w Poznaniu podsumowano wyniki ubiegłorocznej działalności i wytyczono program działania na nadchodzące lata. Najlepsze rezultaty w kraju w zakresie profilaktyki bezpieczeństwa ruchu na drodze osiągnęli działacze z Poznania. Z tej okazji, na zakończenie imprezy, obok innych konkursowych rozgrywek dla wsystkich uczestników seminarium i aktywu PZMot. zorganizowano na lotnisku aeroklubu pokazy modelarskie i przelot samolotem An-2 nad dachami Poznania.

Mgr Marian Gutowski

poczta lotnicza

SZKOŁY WOJSKOWE

Andrzej Milewski — Żarska Wieś, Bogusław Patyk — Rzezawa. O nauce w szkołach podoficerskich pisaliśmy szczegółowo w n-rze 15 „SP" z br. oraz piszemy w n-rze bieżącym. O innych wojskowych szkołach lotniczych podawaliśmy informacje w n-rach 3, 4, 5, 6, 7 i 9 z br. Radzimy zajrzeć do nich. W sprawie służby w wojskach powietrzno-desantowych informacji udzieli Wojskowa Komenda Uzupełnień. Pilotów sportowych — szkołę aerokluby regionalne. Informacje o Liceum Lotniczym w Dęblinie zamieściliśmy w n-rze 2 z br.

PRACA W LOCIE

Krzysztof Ćwiertnia — Kijów. W sprawie ewent. podjęcia pracy w charakterze inżyniera pokładowego — radzimy porozumieć się z dyrekcją Polskich Linii Lotniczych LOT, Warszawa, ul. 17 Stycznia 39.

DZIEJE ESKADR

Janusz Celuch — Warszawa. Publikacje mówiące o dziejach eskadr — będziemy kontynuować. Trochę cierpliwości. Będzie w nich również uwzględniona 11 eskadra myśliwska. Zeszyty z serii „Typy broni i uzbrojenia" — „Samolot myśliwski PZL P-11" i „Samolot PZL-23 Karaś" są już niestety wyczerpane.

EGZEMPLARZE ZDEZAKTUALIZOWANE

Jerzy Wasilewski — Wrocław, H. J. Hirschberg — Berlin. Egzemplarze zdezaktualizowane „Skrzydlatej Polski" sprzedaje, na uprzednie pisemne zamówienie, Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", ul. Towarowa 28, 00-839 Warszawa. Redakcja nie dysponuje żadnymi egzemplarzami przeznaczonymi do wysyłki.

OGŁOSZENIA DROBNE

Szklanny Leszek, Stalowa Wola 37-450, ul. Metalowców 15b/58, tel. 202-18, poszukuje serwomechanizmów 4 szt. z elektroniką np. Simprop, Warioprop, Miniprop, Kraft itp. (ogł. nr 66)

*

Sprzedam lotnię kompletną — cena do uzgodnienia. Maciej Stawiarski. ul. Korfantego 20/B/4, 47-330 Zdzieszowice (ogł. nr 68)

*

Poszukuję numerów „Małego Modelarza" z lat 1958—75, modeli plastykowych samolotów w skali 1:72, w zamian oferuję luźne numery „Modelarza" z lat 1974—76 i luźne numery „Skrzydlatej Polski" z roku 1976 lub zapłacę gotówką. Edmund Borzdyński, ul. Sucharskiego 19/2, 65-562 Zielona Góra (ogł. nr 69)

WARUNKI PRENUMERATY: prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa — Książka — Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele, w terminach: do 25 listopada — na I kwartał, I półrocze roku następnego i cały rok następny; do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty — odpowiednio na II kwartał, II półrocze i III kwartał. Cena prenumeraty rocznej — 156 zł, półrocznej — 78 zł, kwartalnej — 39 zł. Instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa — Książka — Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" — w urzędach pocztowych. Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę** przyjmuje Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw RSW „Prasa — Książka — Ruch", ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71, w terminach podonych dla prenumeraty krajowej. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji, organizacji i zakładów pracy. **Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 8.IV.1977. F-89. Zam. 1622. INDEKS 37606.

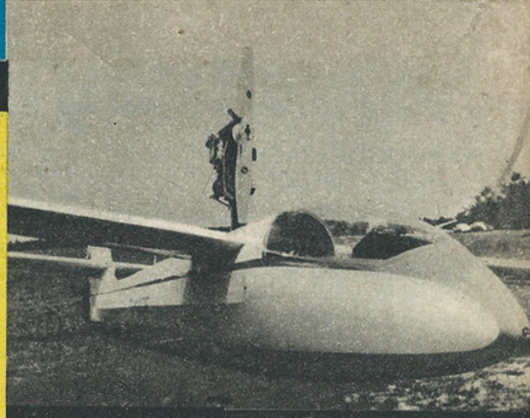
OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 10 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 38 zł za 1 cm², ogłoszeń urzędowych — komunikatów 42 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

MOTOSZYBOWIEC „OGAR"

Nowy polski dwumiejscowy motoszybowiec SZD-45 „Ogar" urzeka elegancją kształtów.
Zdjęcie: Ludomir Dąbrowski

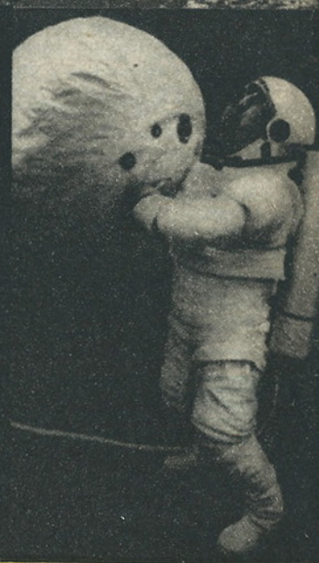
MOTOSZYBOWIEC WYCZYNOWY FS-32

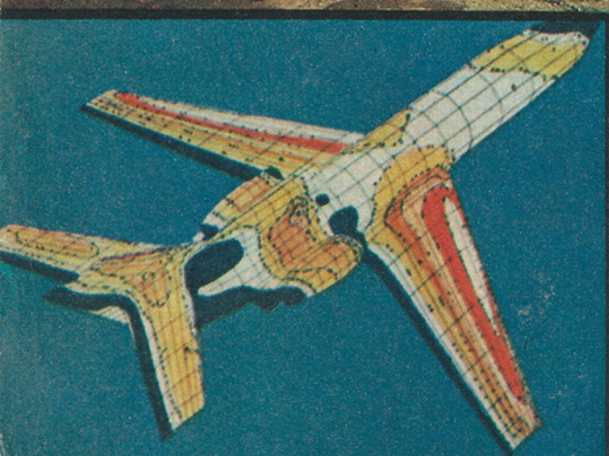
FS-32 jest nowym motoszybowcem 1-miejscowym RFN z silnikiem Rotax-642 o mocy 29 kW (40 KM). Zespół śmigło-silnikowy może być chowany w locie za pomocą siłownika elektrycznego. Płat wzięty od szybowca szwajcarskie-AN-17. Doskonałość max. — 37 przy 90 km/h, opadanie min. 0,65 m/s przy 85 km/h. FS-32 może startować samodzielnie. Rozpiętość — 17,0 m, długość 7,0 m. Masa własna — 350 kg, masa całkowita — 470 kg. Prędkość max. — 160 km/h, prędkość lądowania — 70 km/h, wznoszenie — 2 m/s, pułap — 3 000 m, zasięg — 300 m, czas trwania lotu — 2 h, rozbieg — 200 m.



KOSMONAUTA Z BALONEM

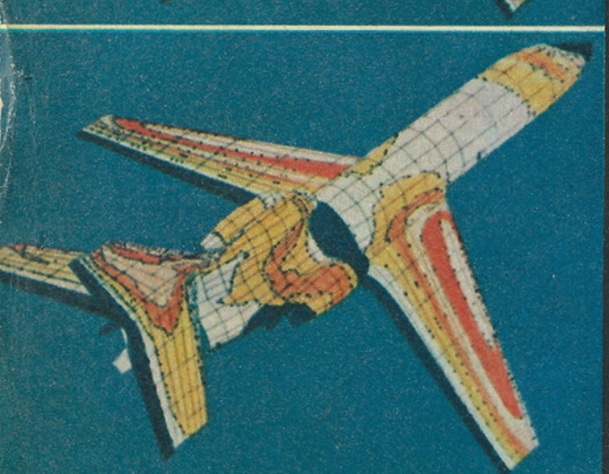
Członkowie załogi promu kosmicznego „Space Shuttle" będą wyposażeni w urządzenia ratunkowe składające się z ubioru ciśnieniowego nowego typu oraz balonu, który ma utrzymywać kosmonautę we właściwym położeniu.



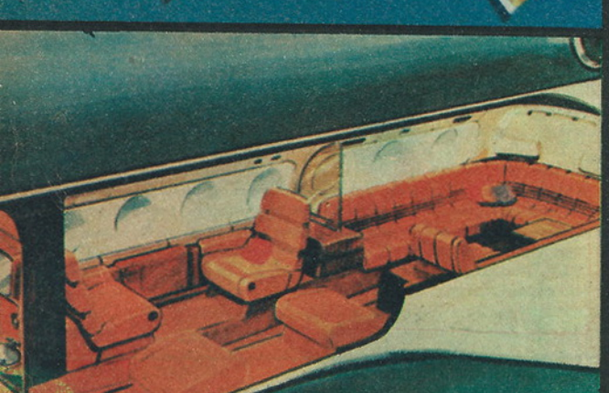


SAMOLOT DYSPOZYCYJNY NOWEJ GENERACJI

Cechy charakterystyczne nowej generacji samolotów dyspozycyjnych, to: duży zasięg (ponad 5000 km) dla przelotów międzykontynentalnych, znaczna prędkość lotu oraz ekonomiczność silników i żywotność samolotu (ponad 10 000 h lotu). Przykładem może być francuski samolot „Falcon-50", oblatany 7.XI. 1976 r. Jest on wyposażony w trzy silniki dwuprzepływowe.



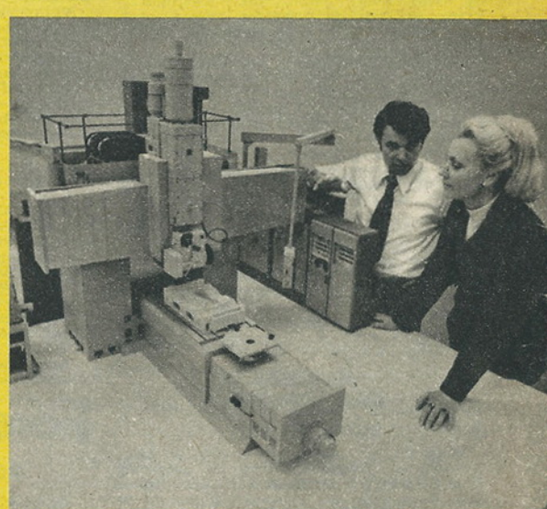
Na rysunkach: projekt wnętrza samolotu „Falcon-50", który w zależności od wersji może przewozić do 10 pasażerów oraz studium aerodynamiczne projektu samolotu przed (u góry) i po zastosowaniu prawa pól i ujemnego wzniosu usterzenia poziomego. Kolor czerwony oznacza niskie, ciemnoniebieski — wysokie ciśnienie. Różnice są szczególnie widoczne w tylnej części samolotu.



WZORNICTWO PRZEMYSŁOWE I SAMOLOTY

Szkoła radzieckiego wzornictwa przemysłowego cieszy się światowym uznaniem. Przykładem mogą być samoloty Tu-144, Il-62, Jak-40, komfortowe autobusy, nowoczesne kształty obrabiarek. W ZSRR utworzono rozległą sieć organizacji zajmujących się estetyką produkcji przemysłowej. Działalność tych biur koordynuje Wszechzwiązkowy Instytut Naukowo-Badawczy Estetyki Technicznej w Moskwie.

9 wyższych uczelni przygotowuje wyspecjalizowanych artystów-konstruktorów (projektantów form przemysłowych), a w 40 uczelniach technicznych wprowadzono wykłady z zakresu projektowania tych form. Opracowując nową maszynę, artysta-konstruktor myśli o psychologii człowieka, o maksymalnej wygodzie, o podwyższeniu wydajności pracy. Rezultaty tych poszukiwań są znakomite. W przedsiębiorstwach Leningradu wydajność pracy wzrosła dzięki temu o 20%. Na zdjęciu: Projektanci z Instytutu Estetyki Technicznej w Mińsku (Białoruska SRR) zaproponowali taką oto wielką nowoczesną obrabiarkę wieloczynnościową sterowaną numerycznie.



NA GRZBIECIE

Prom kosmiczny odbywa loty na razie na grzbiecie samolotu B-747. Jest on ustawiony pod kątem 6° względem kadłuba samolotu, a dysze jego silników są osłonięte. Zakres prędkości w lotach próbnych do 495 km/h, wysokości — 4 800 do 6 900 m. Rozbieg — 1 800 m.

Zdjęcia i rysunki: APN, „Flight", „Flug-Revue", archiwum.